Information

Power Parts

77332000100

07. 2007 **3.211.289**

KTM Sportmotorcycle AG
Stallhofnerstraße 3
A-5230 Mattighofen
www.ktm.com

KTM POWERPARTS

DEUTSCH

Danke, dass Sie sich für KTM Power Parts entschlossen haben.
Alle unsere Produkte wurden nach den höchsten Standards entwickelt und gefertigt, unter Verwendung der besten verfügbaren Materialien.
KTM Power Parts sind rennerprobt und gewährleisten ultimative Performance.

KTM KANN NICHT VERANTWORTLICH GEMACHT WERDEN FÜR FALSCHE MONTAGE ODER VERWENDUNG DIESES PRODUKTS. Bitte befolgen Sie die Montageanleitung. Wenn bei der Montage Unklarheiten auftreten, wenden Sie sich bitte an eine KTM Fachwerkstätte.
Danke.

ENGLISH

Thank you for choosing KTM Power Parts!
All of our products are designed and built to the highest standards using the finest materials available.
KTM Power Parts are race proven to offer the ultimate in performance.

KTM WILL NOT BE HELD LIABLE FOR IMPROPER INSTALLATION OR USE OF THIS PRODUCT. Please follow all instructions provided. If you are unsure of any installation procedure, please contact a certified KTM dealer.
Thank you.

ITALIANO

Grazie per aver deciso di acquistare un prodotto KTM Power Parts.
Tutti i nostri prodotti sono stati sviluppati e realizzati secondo i massimi standard e con l'impiego dei migliori materiali disponibili.
Le KTM Power Parts sono collaudate nelle competizioni ed assicurano altissime prestazioni.

KTM NON PUÒ ESSERE RESA RESPONSABILE PER UN MONTAGGIO O USO IMPROPRIO DI QUESTO PRODOTTO. Per favore osservate le istruzioni nel manuale d'uso.Se dovessero sorgere dei dubbi al montaggio, rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM.
Grazie.

FRANCAIS

Nous vous remercions d'avoir choisi KTM Power Parts.
Tous nos produits ont été développés et réalisés selon les plus hauts standards et en utilisant les meilleurs matériaux disponibles.
Les Power Parts de KTM ont fait leurs preuves en compétition et garantissent les meilleures performances.

LA RESPONSABILITÉ DE KTM NE SAURAIT ÊTRE ENGAGÉE EN CAS D'ERREUR DANS LE MONTAGE OU L'UTILISATION DE CE PRODUIT.
Il convient de respecter les instructions de montage.
Si quelque chose n'est pas clair lors du montage, il faut s'adresser à un agent KTM.
Merci.

ESPANOL

Gracias por haberse decidido por el Power Parts KTM.
Todos nuestros productos han sido desarrollados y producidos según los estándares más altos utilizando los mejores materiales disponibles.
Las KTM Power Parts están probadas en competencia y garantizan un óptimo rendimiento.

NO SE PUEDE HACER RESPONSABLE A LA KTM POR UN MONTAJE O UN USO INCORRECTO DE ESTE PRODUCTO.
Le rogamos seguir las instrucciones para el montaje.
Si durante el montaje resultan confusiones le rogamos contactar a un taller especializado KTM.
Gracias.

ANTI-HOPPING-SATZ FÜR KTM-MOTORRÄDER DER SERIE 773

EINBAUANLEITUNG

! VORSICHT

EINBAUANLEITUNG SORGFÄLTIG VOR BEGINN DER ARBEIT AM MOTOR/FAHRZEUG LESEN

Vorteile:
- Reduzierte Kupplungs-Betätigungskraft
- Verbesserte Dosierbarkeit der Kupplung beim Beschleunigen
- Kein Stempeln des Hinterrads beim Herunterschalten
- Verbesserte Lebensdauer von Motor und Getriebe durch Vermeidung von eingeleiteten Schlägen durch das Hinterrad

Durch das Anti-Hopping-System wird einerseits die Betätigungskraft reduziert und die Dosierung der Kupplung verbessert, andererseits die Fahrstabilität durch Verringerung von Schlupf am Hinterrad bedingt durch die Motorbremswirkung während des Herunterschaltens erhöht.

Das Anti-Hopping-System verwendet einen zweiteiligen Mitnehmer dessen beide Bauteile mit einer Schrägverzahnung verbunden sind.
Bei hoher Motorbelastung (also großem Motordrehmoment) werden durch Verdrehung entsprechend der Schrägverzahnung die beiden Bauteile des Mitnehmers gegeneinander gedrückt und damit die Kupplungsbeläge zusätzlich zu den Kupplungsfedern aufeinander gepreßt. Durch diese zusätzliche Anpreßkraft können die Kupplungsfedern schwächer vorgespannt werden, damit tritt beim Herunterschalten kurzzeitig Schlupf an der Kupplung auf und es wird Hinterradstempeln verhindert. Außerdem benötigen die schwächeren Kupplungsfedern weniger Betätigungskraft, dies führt zu einer verbesserten Dosierbarkeit der Kupplung.

Anti-Hopping Einbau, Abstimmung und Wartung an KTM-Motorrädern der Serie 773

! VORSICHT

DER EINBAU SOLLTE VON EINER AUTHORISIERTEN FACHWERKSTATT VORGENOMMEN WERDEN

HINWEIS:
- Die Charakteristik kann durch die Federvorspannkraft beeinflusst werden, ist aber stark abhängig vom Verwendungszweck (Enduro, Motocross, Supermoto) und dem individuellen Fahrstil des Fahrers.
- Erhöhung der Federvorspannkraft bewirkt, dass die Kupplung beim Anbremsen später öffnet (mehr Motorbremswirkung). Zusätzlich ändert sich auch das Eingreifen der Kupplung beim Starten, jedoch sind hier die Unterschiede wesentlich geringer als beim Anbremsen. Die Kupplung wirkt etwas agressiver.
- Grundsätzlich immer von 0 Vorspannung ausgehen und dann in 0,5-1mm Schritten die Vorspannung erhöhen (Max 1,5 mm) bis die optimale Einstellung für Sie persönlich gefunden wurde.

Lieferumfang:

1x Anti-Hopping-Kupplungssatz	77332000100
1x Kupplungsfedern APTC komplett	77332033044
1x Spezialmutter M18x1,5/Schnorrscheibe	77332032044
1x Innere Nabe	77332032010
1x Äußere Nabe	77332032020
1x Druckkappe	77332032090
1x AJ System komplett	77332032070
1x Belaglamelle gedreht	77332032060
1x Stahllamelle nitriert	77332032080
8x Zwischenlamelle 1,4mm	77332010000
8x Belaglamelle 2,7mm	77332011000
3x Scheibe für Kupplungsfeder groß 13x18x1,5	
3x Scheibe für Kupplungsfeder groß 13x18x1	
3x Scheibe für Kupplungsfeder klein 5,5x12x1	

Werkzeug

Für eine korrekte Montage des Anti-Hopping-Kupplungssatzes sind folgende Werkzeuge notwendig (nicht im Satz enthalten):

- 4 mm Inbusschlüssel
- 5 mm Inbusschlüssel
- 6 mm Inbusschlüssel
- 8 mm Stecknuß
- 13 mm Schlüssel
- 27 mm Stecknuß
- Drehmomentschlüssel
- Schmaler Schraubendreher
- Hammer und Flachmeißel
- Seegerringzange
- KTM-Spezialwerkzeug 773.29.003.000

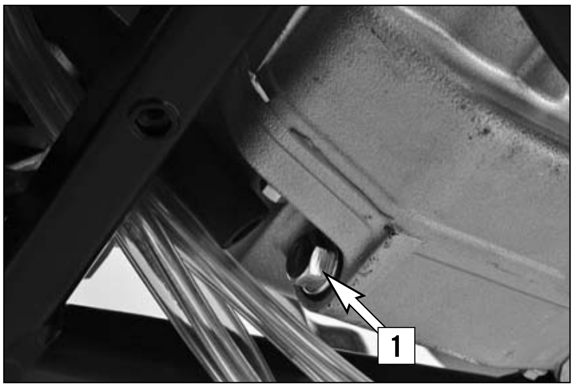
außerdem Motoröl; Spezifikation und Menge siehe KTM-Reparaturanleitung.

Vorbereitung für die Montage des Anti-Hopping-Kupplungssatzes

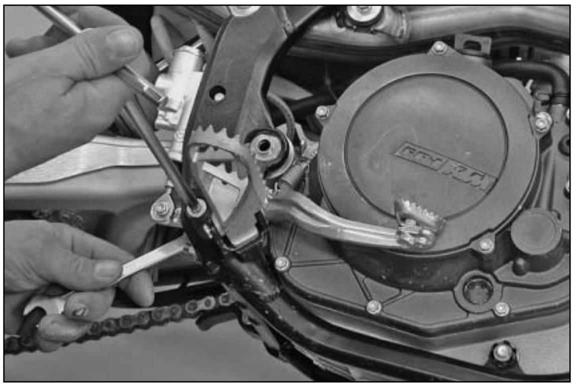
! VORSICHT

Die folgenden Vorbereitungen betreffen alle KTM-Modelle der Serie 773 laut Abstimmungstabelle. Diese Arbeiten sollten von einer authorisierten Fachwerkstatt vorgenommen werden.

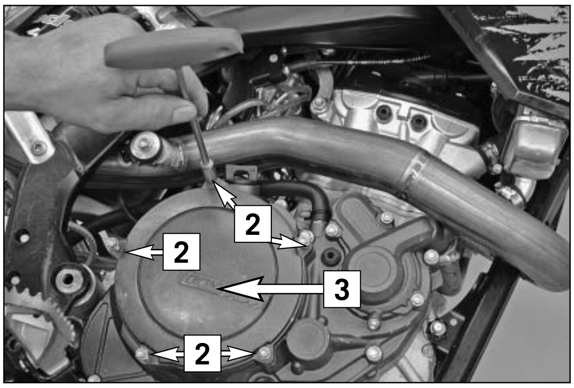
- Sauberen Arbeitsplatz sicherstellen.
- Wasser/Öl beständige Matte unter das Fahrzeug legen um Fahrzeugteile und Flüssigkeiten aufzunehmen.



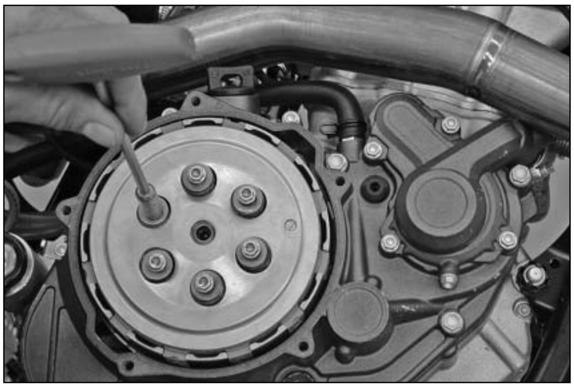
Ölablaßschraube **(1)** mit einem 13 mm Schlüssel öffnen und das auslaufende Motoröl mit einem geeigneten Behälter auffangen; entsprechend entsorgen.



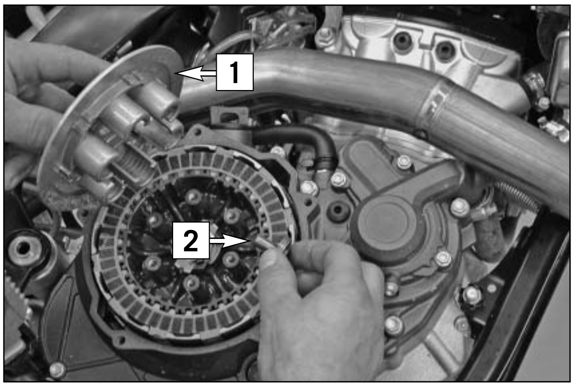
Fußbremshebel demontieren. Motor laut Reparaturanleitung auf Zünd-OT stellen und Motorblockierschraube 773.29.010.000 einsertzen.



Schrauben **(2)** lösen und Kupplungsdeckel **(3)** abnehmen.



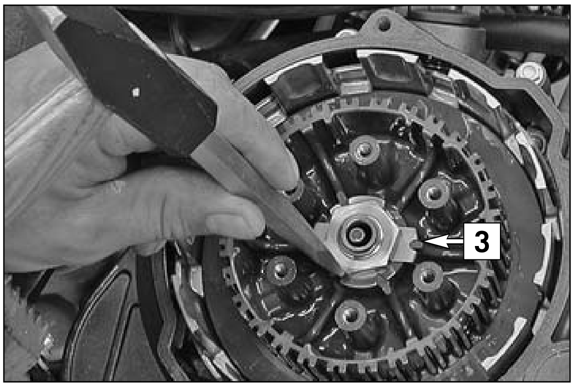
Alle 6 Schrauben der Druckkappe über Kreuz lösen und zusammen mit den Scheiben und Federn abnehmen.



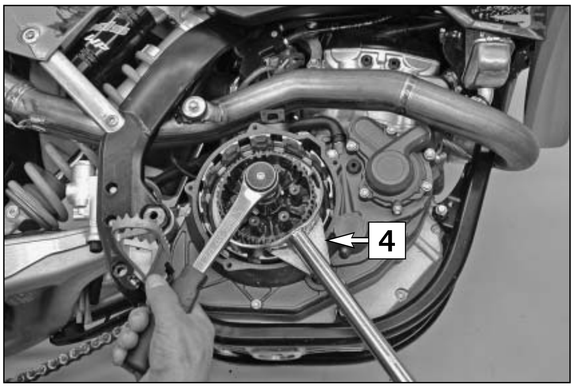
Druckkappe **(1)** und Druckpilz **(2)** vorsichtig lösen und abnehmen. Keinesfalls darf die Druckstange herausgezogen werden.



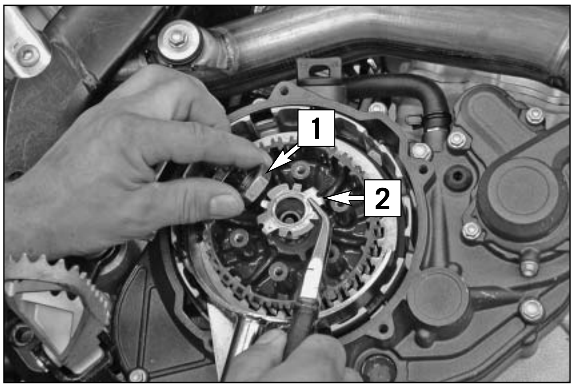
Alle Belag- und Zwischenlamellen aus dem Kupplungskorb nehmen.



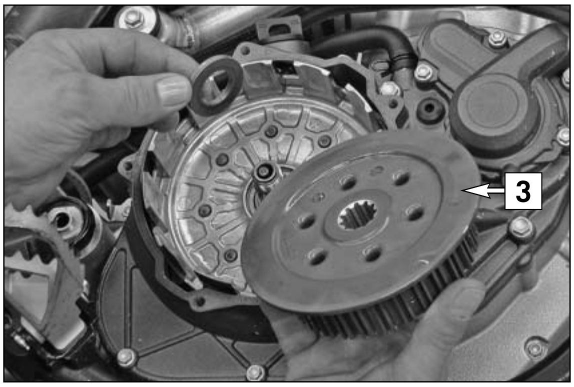
Sicherungsblech der Zwischenwellenmutter **(3)** mit einem Flachmeißel aufbiegen.



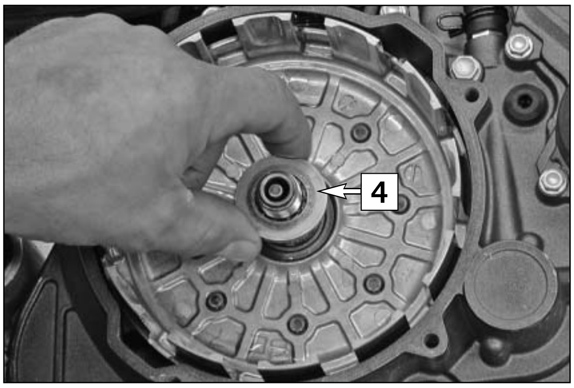
Spezialwerkzeug **(4)** 773.29.003.000 wie gezeigt aufsetzen und Mutter lösen.



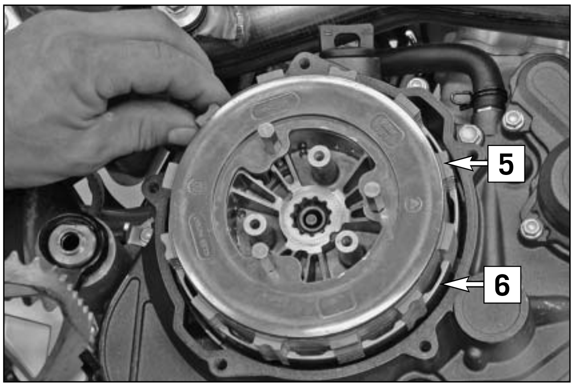
Mutter **(1)** und Sicherungsblech **(2)** abnehmen.



Mitnehmer **(3)** von der Welle ziehen.



HINWEIS: Die Scheibe **(4)** muss auf der Welle bleiben.



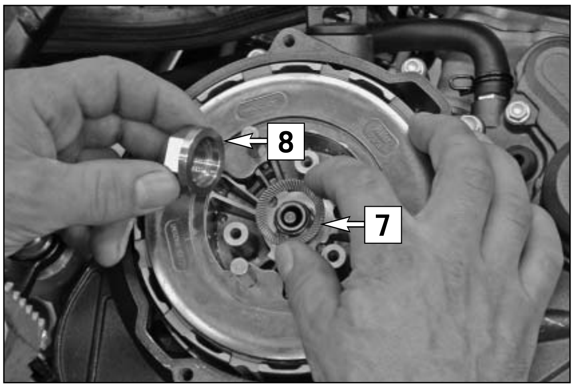
Montage Anti-Hopping-Kupplungssatz

! VORSICHT

- Die folgenden Arbeiten betreffen alle KTM-Modelle der Serie 773. Diese Arbeiten sollten von einer authorisierten Fachwerkstatt vorgenommen werden und müssen strikt befolgt werden.
- Die Naben und die Kupplungslamellen sind mit 3 Sicherungsschrauben M4 vormontiert, diese dürfen vor der Montage am Motor nicht entfernt werden, wenn doch, muß der Anti-Hopping-Kupplungssatz zusammengebaut werden wie im Kapitel Wartung beschrieben.

- Druckkappe vom Anti-Hopping-Kupplungssatz abnehmen.
- Anti-Hopping-Kupplungssatz am Motor montieren, wobei die Verzahnung der Antriebswelle im inneren Anti-Hopping-Mitnehmer und die Kupplungslamellen **(5)** im Kupplungskorb **(6)** eingreifen müssen.

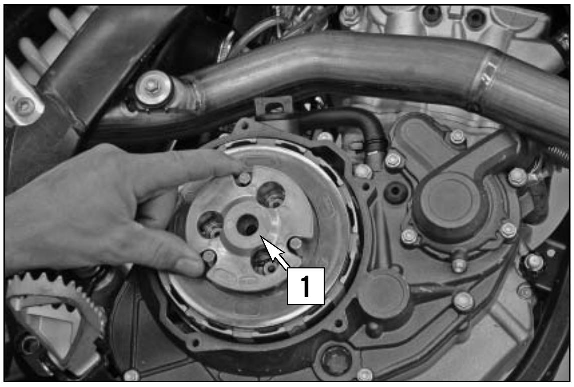
HINWEIS: um den Eingriff zu erleichtern, sollte der erste Gang eingelegt und das Hinterrad leicht vor und zurück gedreht werden; falls erforderlich können die Sicherungsschrauben M4 der Anti-Hopping-Einheit eine halbe Umdrehung gelöst werden, damit die Bauteile gegeneinander leicht beweglich sind.



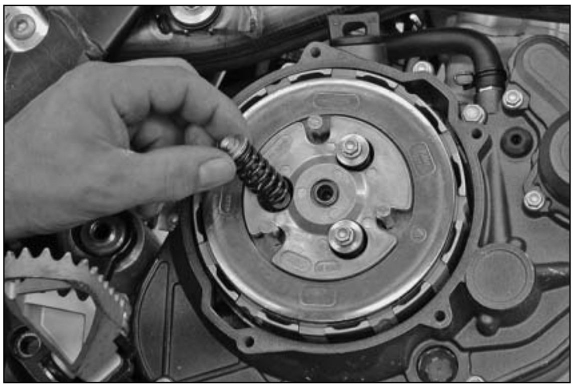
- Gewinde der Antriebswelle und der Mutter reinigen und entfetten, mit Loctite 243 bestreichen und mitgelieferte Schnorrscheibe **(7)** sowie Mutter **(8)** montieren.



Mutter mit Loctite 243 sichern und mit 80 Nm anziehen.

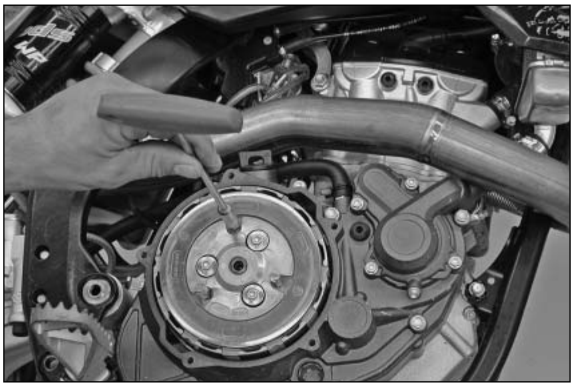


Druckkappe **(1)** und Druckpilz montieren.



Die 3 Kupplungsfedern montieren, auf die Schrauben die Unterlagscheiben und je nach Verwendung die erforderlichen Kupplungsfeder-Scheiben (siehe Abbildung) aufschieben.

Schrauben eindrehen und über Kreuz mit 6,5 Nm anziehen.



Die 3 Sicherungsschrauben entfernen (Schrauben für spätere Arbeiten gut aufbewahren).

! VORSICHT

– DIE SICHERUNGSSCHRAUBEN MÜSSEN ENTFERNT WERDEN, SONST KANN DIE KUPPLUNG NICHT TRENNEN.



Kupplungsdeckel positionieren, Schrauben vom Kupplungsdeckel einsetzen und über Kreuz mit 10 Nm festziehen.

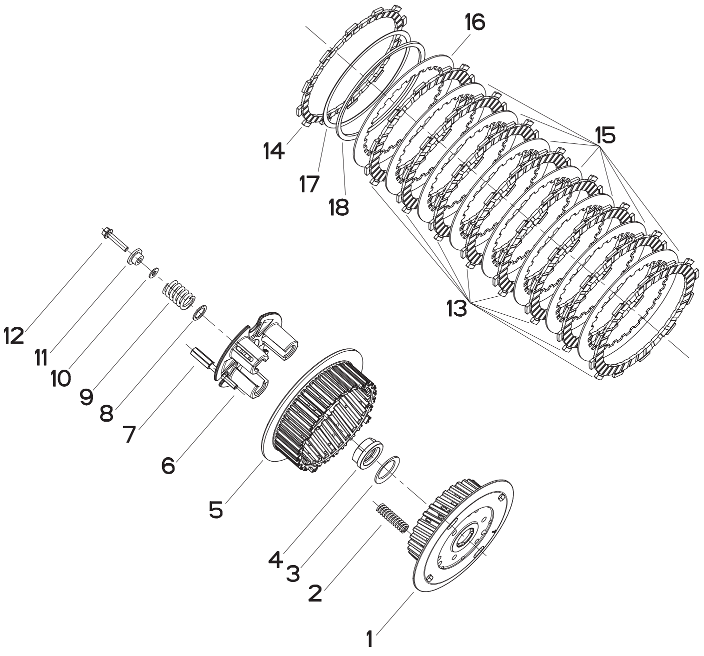
Motorblockierschraube demontieren.

Fußbremshebel (25 Nm) und Kugelgelenkschraube (Loctite 243 und 10 Nm) montieren.

Verschraubung am Kupplungsdeckel entfernen und 1,3 Liter vollsynthetisches Motoröl (Motorex Power Synt 4T 10W/50) einfüllen. Motor starten alle Verschraubungen und Kupplungsdeckel auf Dichtheit prüfen. Abschließend Motorölstand kontrollieren und nötigenfalls berichtigen.

! VORSICHT

– ZU WENIG ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEISS DES MOTORS.



Ersatzteile

1x innere Nabe **(1)**	77332032010
1x Kupplungsfedern kompl. **(2, 9, 11)**	77332033044
1x Spezialmutter mit Schnorrscheibe **(3, 4)**	77332032044
1x äußere Nabe **(5)**	77332032020
1x Druckkappe **(6)**	77332032090
3x Sicherungsschraube **(7)**	59032007100
3x Scheibe für Kupplungsfeder groß 13x18x1,5 **(8)**	
3x Scheibe für Kupplungsfeder groß 13x18x1 **(8)**	
3x Scheibe für Kupplungsfeder klein 5,5x12x1 **(10)**	
3x Schrauben für Kupplungsfedern **(12)**	0015050253
8x Belaglamelle **(13)**	77332011000
1x Belaglamelle gedreht **(14)**	77332032060
8x Zwischenlamelle **(15)**	77332010000
1x Stahllamelle nitriert **(16)**	77332032080
1x Anti-Judder System komplett **(17, 18)**	77332032070

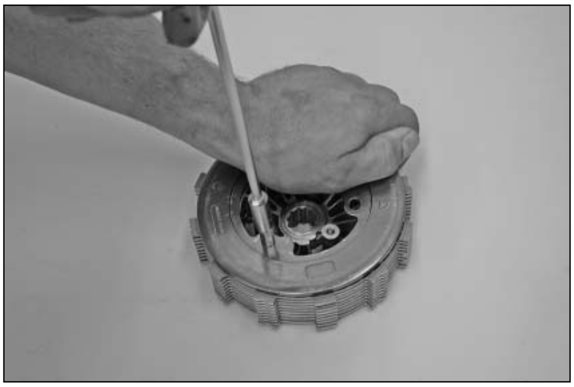
WARTUNG Anti-Hopping-Kupplungssatz

HINWEIS:

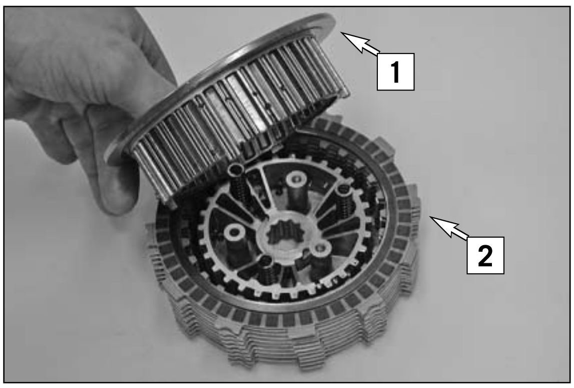
Die Wartungsintervalle hängen vom Einsatzzweck ab; siehe KTM-Reparaturanleitung.

Die Wartung sollte von einer authorisierten Fachwerkstatt durchgeführt werden.

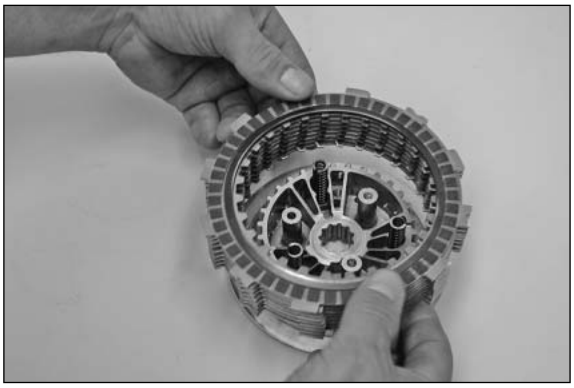
Anti-Hopping-Kupplungssatz mit den Sicherungsschrauben blockieren und ausbauen, Motor laut Reparaturanleitung blockieren.



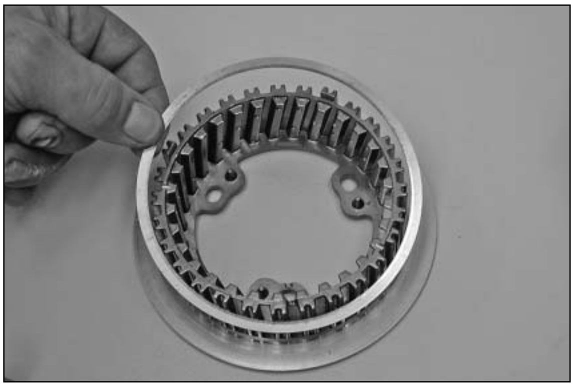
Anti-Hopping-Kupplungssatz auf ebenem Untergrund auflegen und 2 Sicherungsschrauben lösen. Beim Lösen der dritten Sicherungsschraube wie im Bild gezeigt mit der Hand gegendrücken.



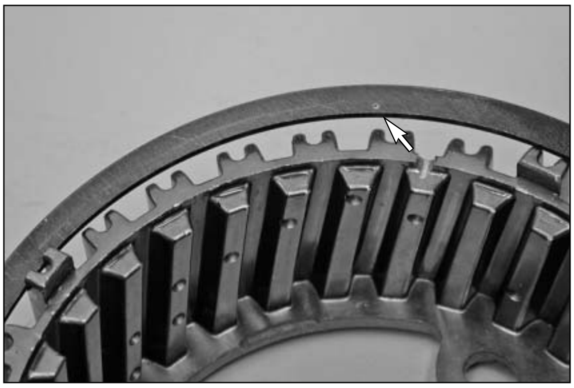
Die äußere Nabe **(1)** aus der inneren Nabe **(2)** herausnehmen.



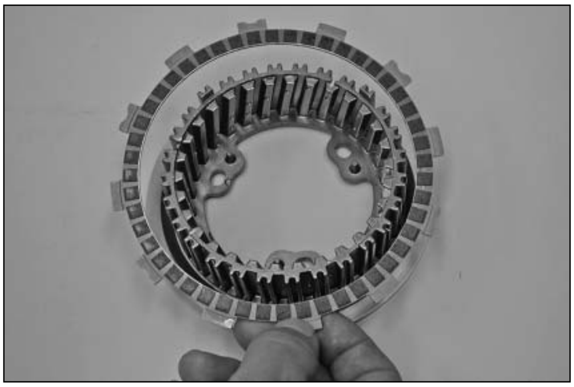
Kupplungspaket abnehmen.



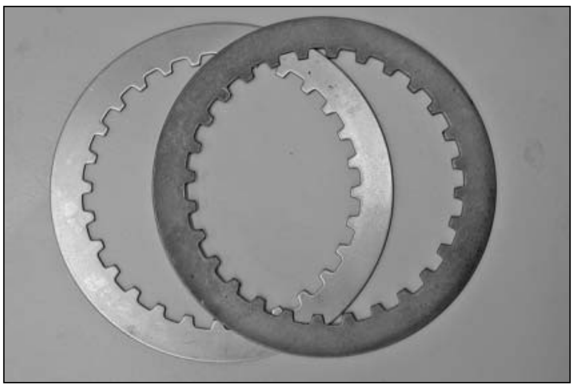
Anlaufscheibe und Judderfeder auf Verschleiß prüfen.



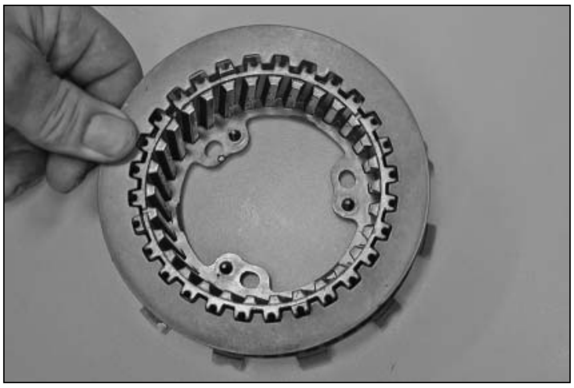
Beim Einbau der Judderfeder darauf achten, dass die aufgewölbte Seite nach oben zeigt.



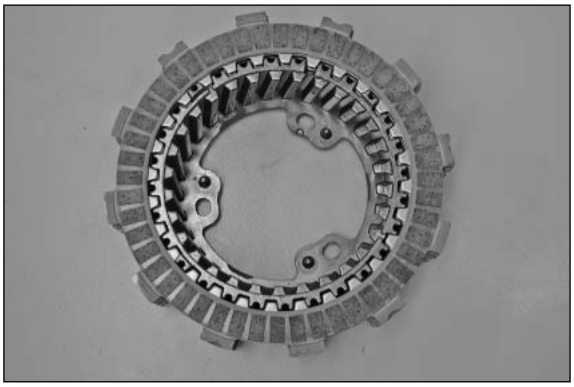
Ausgedrehte Belaglamelle auflegen.



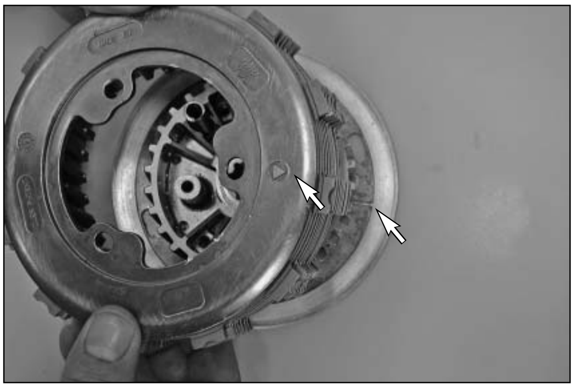
Die nitrierte Stahllamelle hat eine dunklere Färbung als die übrigen Lamellen.



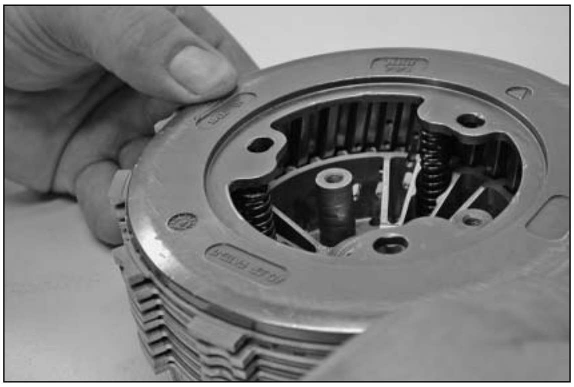
Nitrierte Stahllamelle mit Stanzgrat nach unten aufsetzen.



Belaglamellen und Zwischenlamellen (Grat nach unten) aufsetzen und ausrichten.



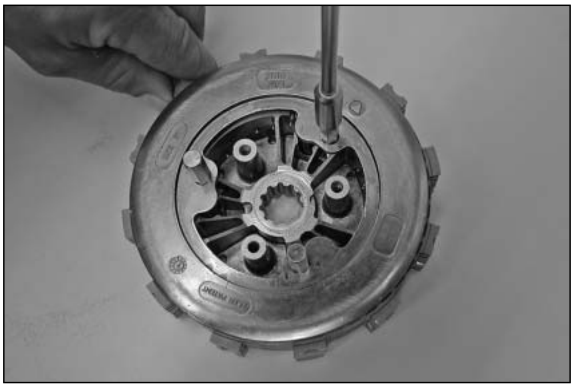
Kupplung auf innere Nabe aufsetzen. Darauf achten, dass sich beide Markierungen decken.



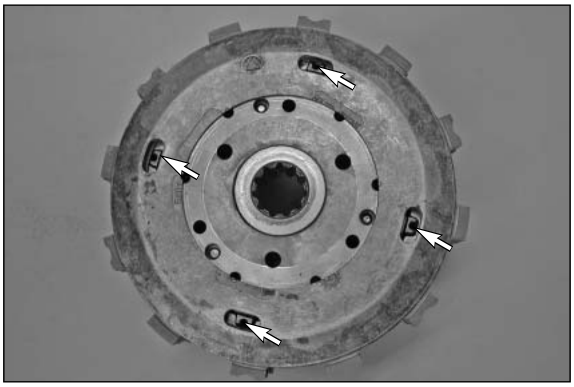
Die Zapfen der äußeren Nabe müssen in die 3 Federn der inneren Nabe einrasten.



Kupplung mit einem Helfer zusammendrücken und Sicherungsschrauben einschrauben.



Sicherungsschrauben so weit einschrauben, dass die Beläge zum ausrichten (für den Einbau) beweglich sind.



Kupplung umdrehen. Die 4 Zapfen der inneren Nabe müssen, wie im Bild gezeigt, mittig liegen.



Mit den mitgelieferten Scheiben kann die Vorspannung der Anti-Hopping-Kupplung eingestellt werden. Die große Scheibe (Stärke 1 und 1,5mm) erhöht die Vorspannung.



Die kleine Scheibe (Stärke 1mm) verringert die Vorspannung.

Allgemeine Hinweise:

- Arbeiten nur an einem sauberen Arbeitsplatz durchführen.
- Wird der Motor in geschlossenen Räumen gestartet, immer für entsprechende Belüftung und Abgasabsaugung sorgen.
- Motorrad nur auf einem ebenen festen Untergrund mit einer geeigneten Vorrichtung anheben, im angehobenen Zustand sichern.
- Arbeitskleidung und Werkstatt bzw. Werkstattausrüstung muß den gesetzlichen Vorschriften entsprechen.
- Nichtauthorisierte Personen und Kinder aus dem Arbeitsbereich fernhalten.
- Vor Arbeitsbeginn Motor abstellen und auskühlen lassen um Verbrennungen an heißen Teilen zu verhindern.
- Vorsicht bei heißen Flächen und offenen Flammen, die meisten Flüssigkeiten wie Kraftstoff sind leicht brennbar bzw. entwickeln giftige Dämpfe.
- Ausgelaufenen Flüssigkeiten müssen entsprechend entsorgt werden.
- Die nicht bestimmungsgerechte Verwendung von Anti-Hopping-Teilen ist nicht zulässig.
- Vor der Montage prüfen, ob der Anti-Hopping-Kupplungssatz vollständig und beschädigungsfrei ist.
- Fahrzeugzustand vor der Montage des Anti-Hopping-Kupplungssatz überprüfen.
- Es wird speziell darauf hingewiesen, daß alle Sicherheitsvorschriften zu beachten sind, für aus fehlerhafter Montage resultierende Schäden und Verletzungen wird nicht gehaftet. Bei unsachgemäßer Verwendung, falscher Montage und Modifikationen wird keine Garantie übernommen.
- Die beschriebene Funktion gilt nur für Fahrzeuge in Originalzustand, die keine Mängel oder Veränderungen aufweisen.
- KTM behält sich das Recht vor, Änderungen am Produkt wie auch an der Dokumentation nach eigener Entscheidung vorzunehmen.
- Der Anti-Hopping-Kupplungssatz beinhaltet eine Mehrscheibenkupplung als Fahrzeugbestandteil, für den möglicherweise eine Homologation nach den jeweiligen lokalen Gesetzen notwendig ist.
- Der Anti-Hopping-Kupplungssatz wurde durch den Fahrzeughersteller geprüft.
- Nach der Montage des Anti-Hopping-Kupplungssatzes ist möglicherweise eine Neu-Homologation des Fahrzeugs notwendig.

ANTI-HOPPING-SET FOR KTM SERIES 773 MOTORCYCLES

MOUNTING INSTRUCTIONS

! CAUTION

READ THE MOUNTING INSTRUCTIONS BEFORE STARTING TO WORK ON THE ENGINE/VEHICLE

Advantages:
- Reduced clutch actuating force
- Improved controllability of the clutch when accelerating
- No rear wheel hopping when shifting down
- Prolonged service life of the engine and transmission by avoiding applied impact from the rear wheel

The anti-hopping system reduces the actuating force and improves the controllability of the clutch while increasing the driving stability by reducing rear wheel hopping when shifting down by means of the engine braking effect.

The anti-hopping system uses a two-piece driver whose components are connected by helical gears.
At a high engine load (i.e. high engine torque) the two driver components are pressed against each other by turning in accordance with the helical gears, causing the clutch linings as well as the clutch springs to be pressed together. This additional pressure force makes it possible to reduce the clutch spring preload, slip on the clutch briefly occurs when shifting down and prevents rear wheel hopping. The weaker clutch springs also require less actuating power, resulting in an improved controllability of the clutch.

ENGLISH

Installing the anti-hopping clutch, tuning and service for KTM series 773 motorcycles

THE ANTI-HOPPING CLUTCH SHOULD BE INSTALLED BY AN AUTHORIZED WORKSHOP.

! CAUTION

NOTE:
- The characteristics can be influenced by the spring preload but are highly dependent on the intended purpose (Enduro, Motocross, Supermoto) and the driver's personal style of driving.
- Increasing the spring preload delays the opening of the clutch when braking (higher engine braking effect). The clutch also engages differently when starting but this difference is not as notable as the difference when braking. The clutch feels slightly more aggressive.
- Generally always proceed from 0 preload and increase the preload in 0.5 - 1 mm increments (max. 1.5 mm) until you find the setting that's right for you

Scope of supply:

1x anti-hopping-clutch set	77332000100
1x anti-hopping clutch springs, complete	77332033044
1x Special M18x1.5 nut/anti-vibration washer	77332032044
1x Inner hub	77332032010
1x Outer hub	77332032020
1x Pressure cap	77332032090
1x AJ System complete	77332032070
1x Lining disk, machined	77332032060
1x Nitride steel disk	77332032080
8x Clutch disk 1.4mm	77332010000
8x Lining disk 2.7mm	77332011000
3x Large washer for clutch disk, 13x18x1,5	
3x Large washer for clutch disk, 13x18x1	
3x Small washer for clutch disk, 5,5x12x1	

Tools

The following tools will also be required to mount the anti-hopping clutch set (not included in the scope of supply):
- 4 mm Allan wrench
- 5 mm Allan wrench
- 6 mm Allan wrench
- 8 mm socket
- 13 mm wrench
- 27 mm socket
- torque wrench
- Narrow screwdriver
- Hammer and flat chisel
- Circlip pliers
- Special KTM tool 773.29.003.000

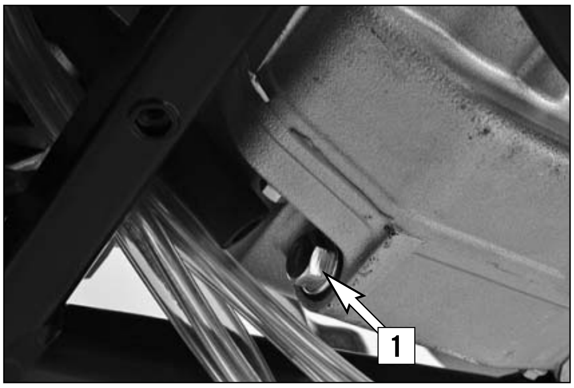
as well as engine oil, see the KTM Repair Manual for specification and quantity.

Preparing to mount the anti-hopping clutch set

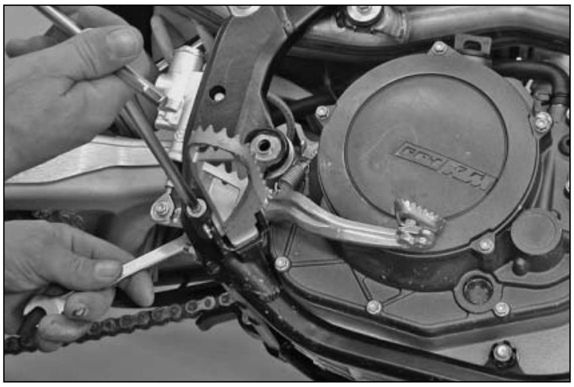
! CAUTION

THE FOLLOWING PREPARATIONS APPLY TO KTM SERIES 773 MODELS ACCORDING TO THE TUNING CHART. THIS WORK SHOULD BE DONE BY AN AUTHORIZED WORKSHOP.

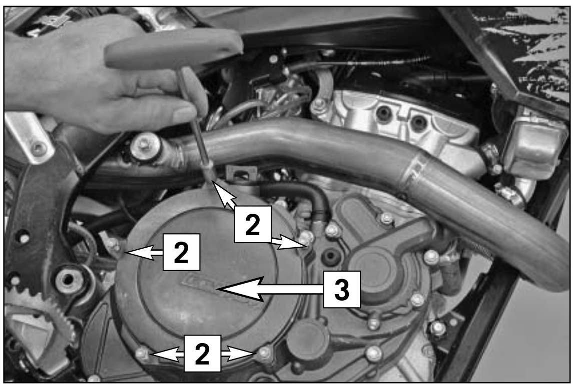
- Make sure the workplace is clean.
- Spread a mat resistant to water/oil under the vehicle to absorb fluids and hold vehicle parts.



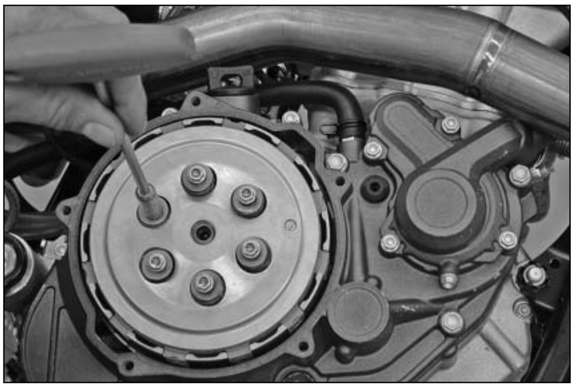
Open the oil drain plug **(1)** with a 13 mm wrench and drain the engine oil into a suitable vessel; properly dispose of the engine oil.



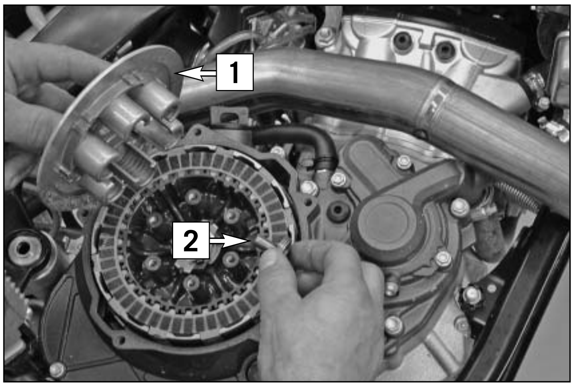
Dismount the foot brake lever. Set the engine to ignition TDC as described in the Repair Manual and insert the engine blocking screw 773.29.010.000.



Loosen the screws **(2)** and remove the clutch cover **(3)**.



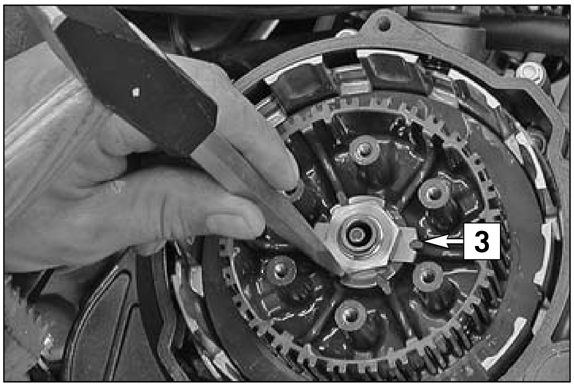
Loosen the 6 screws on the pressure cap crosswise and remove together with the washers and springs.



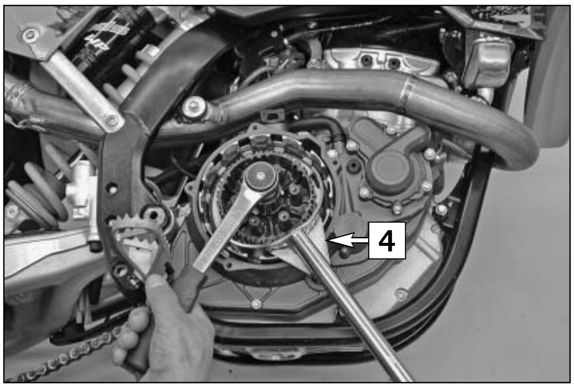
Carefully loosen and remove the pressure cap **(1)** and pressure piece **(2)**. Make sure the pushrod stays in place.



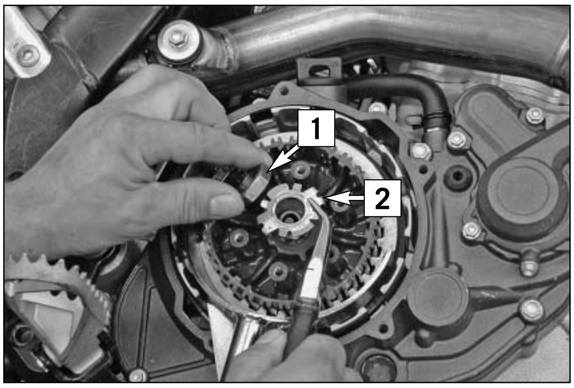
Remove all lining and clutch disks from the outer clutch hub.



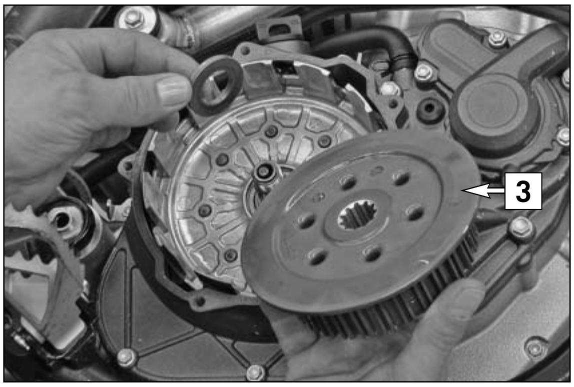
Bend up the lock washer on the idler shaft nut **(3)** with a flat chisel.



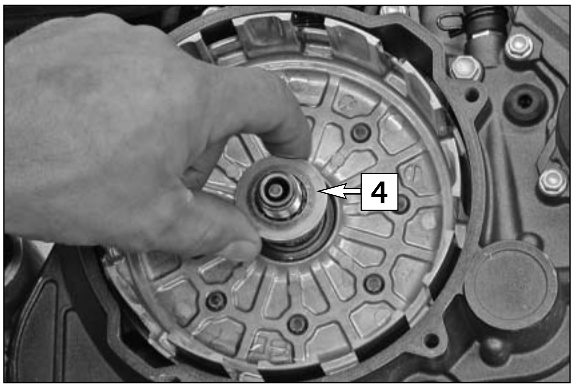
Apply the special tool **(4)** 773.29.003.000 as illustrated and loosen the nut.



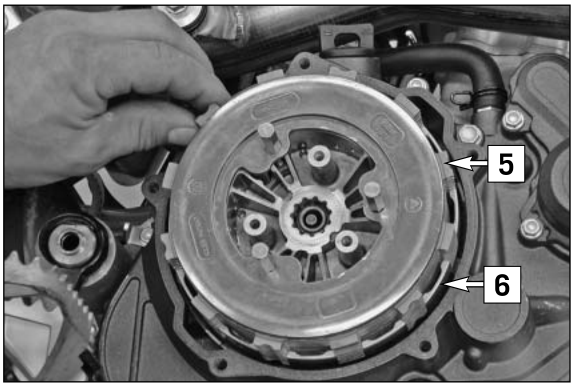
Remove the nut **(1)** and lock washer **(2)**.



Pull the driver **(3)** off the shaft.



NOTE: make sure the washer **(4)** stays on the shaft.

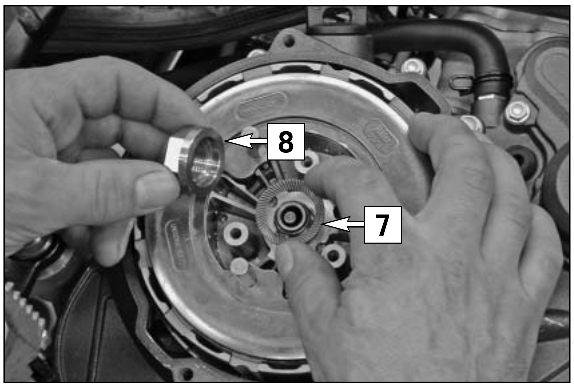


Mounting the anti-hopping clutch set

! CAUTION

- THE FOLLOWING WORK APPLIES TO ALL KTM MODELS IN THE 773 SERIES. THIS WORK SHOULD BE PERFORMED BY AN AUTHORIZED WORKSHOP, STRICTLY FOLLOWING THE INSTRUCTIONS.
- THE HUBS AND THE CLUTCH DISKS ARE PRE-MOUNTED WITH THREE M4 LOCK SCREWS. DO NOT REMOVE THEM FROM THE ENGINE PRIOR TO MOUNTING. IF THEY ARE REMOVED, THE ANTI-HOPPING CLUTCH SET MUST BE ASSEMBLED AS DESCRIBED IN THE "MAINTENANCE" CHAPTER.

- Remove the pressure cap and the pressure piece from the anti-hopping clutch set.
- Mount the anti-hopping clutch set on the engine. Make sure the toothing on the main shaft engages in the inner anti-hopping driver and the clutch disks **(5)** engage in the outer clutch hub **(6)**

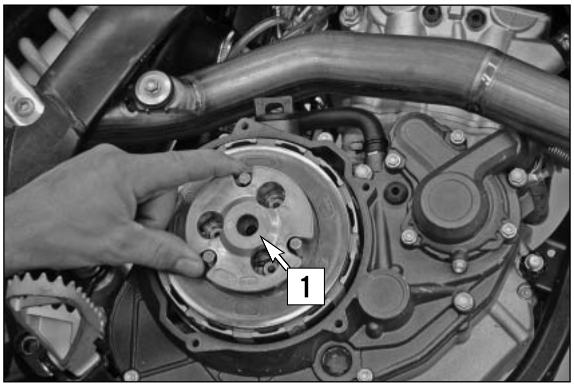


NOTE: it will be easier to mount if you engage first gear and slowly turn the rear wheel back and forth; if necessary, loosen the M4 lock screws on the anti-hopping unit half a turn to make the components movable.

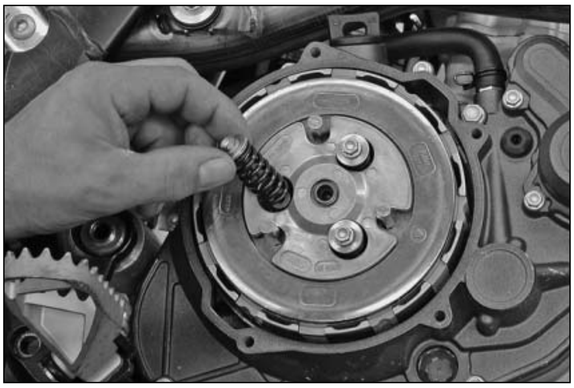
- Clean and degrease the thread on the main shaft and the nut. Apply Loctite 243 and mount the anti-vibration washer **(7)** included in the scope of supply and the nut **(8)**.



Torque the nut (Loctite 243 and 80 Nm).

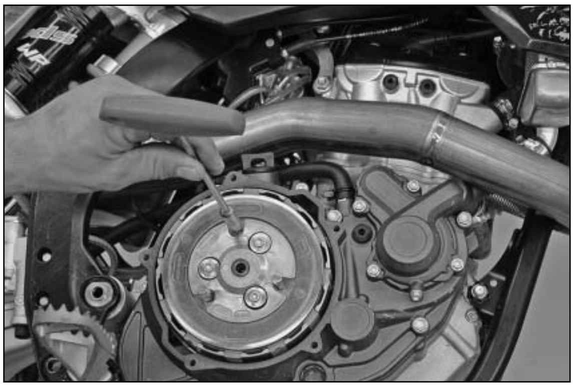


Mount the pressure cap **(1)** and the pressure piece.



Mount the 3 clutch disks and slide the washers and the clutch spring washers required for the respective model (see illustration) on the screws.

Turn in the screws and tighten crosswise to 6.5 Nm.



Remove the 3 lock screws (save for later).

! CAUTION

– The lock screws must be removed otherwise the clutch will not disengage.



Position the clutch cover, insert the clutch cover screws and tighten crosswise to 10 Nm.

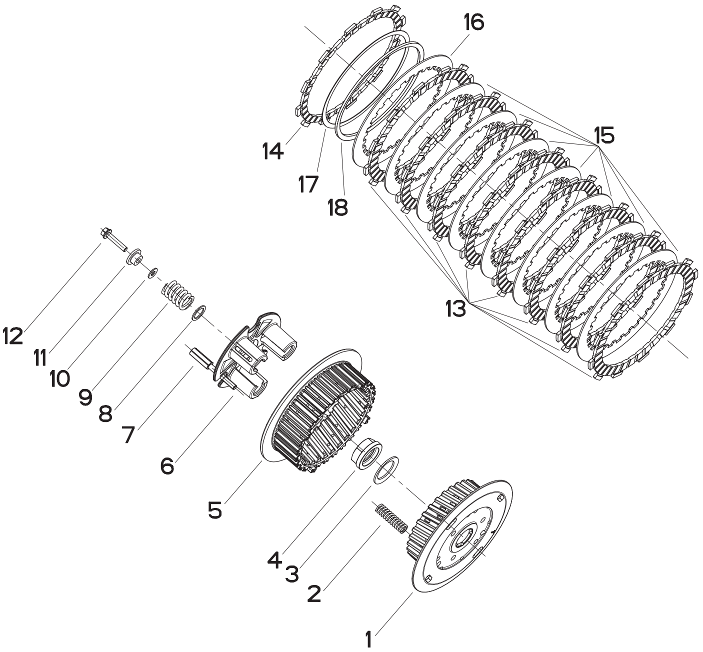
Dismount the engine blocking screw.

Mount the foot brake lever (25 Nm) and the ball screw (Loctite 243 and 10 Nm).

Remove the screw cap from the clutch cover and add 1,3 liters of fully-synthetic engine oil (Motorex Power Synt 4T 10W/50). Start the engine and check all screwed connections and the clutch cover for leaks. Finally, check the engine oil level and correct if necessary.

! CAUTION

– Not enough engine oil or low-grade engine oil will cause premature engine wear.



Spare parts

1x Inner hub **(1)**	77332032010
1x Clutch disks, complete **(2, 9, 11)**	77332033044
1x Special nut with anti-vibration washer **(3, 4)**	77332032044
1x Outer hub **(5)**	77332032020
1x Pressure cap **(6)**	77332032090
3x Lock screw **(7)**	59032007100
3x Large washer for clutch disk 13x18x1.5 **(8)**	
3x Large washer for clutch disk 13x18x1 **(8)**	
3x Small washer for clutch disk 5.5x12x1 **(10)**	
3x Screws for clutch disks **(12)**	0015050253
8x Lining disk **(13)**	77332011000
1x Lining disk, machined **(14)**	77332032060
8x Clutch disk **(15)**	77332010000
1x Nitride steel disk **(16)**	77332032080
1x Anti-judder system complete **(17, 18)**	77332032070

Servicing the anti-hopping clutch set

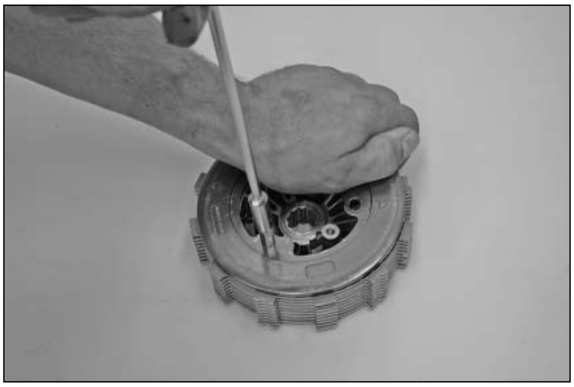
NOTE:

Service intervals depend on the intended purpose; see KTM Repair Manual.

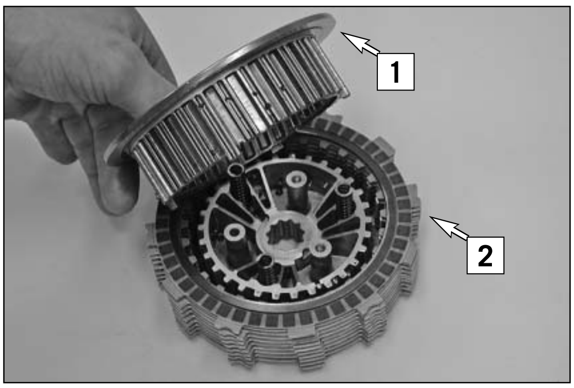
Have the service performed by an authorized workshop.

Block the anti-hopping clutch set with the lock screws and dismount.

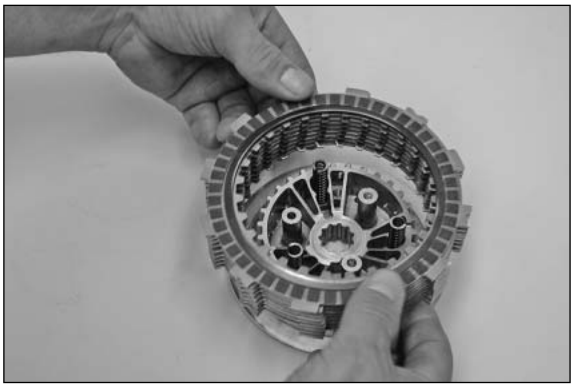
Block the engine as described in the Repair Manual.



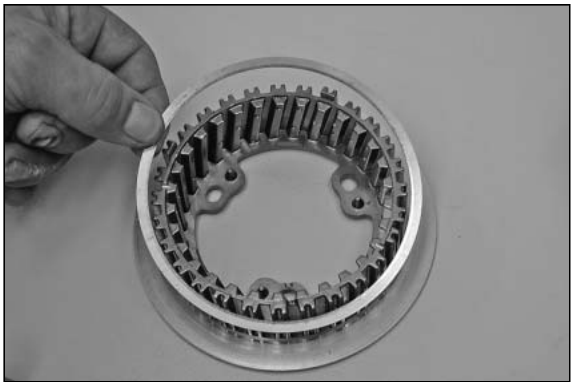
Place the anti-hopping clutch set on an even surface and loosen the 2 lock screws. Press down on the clutch set with your hand to remove the third lock screw, as illustrated.



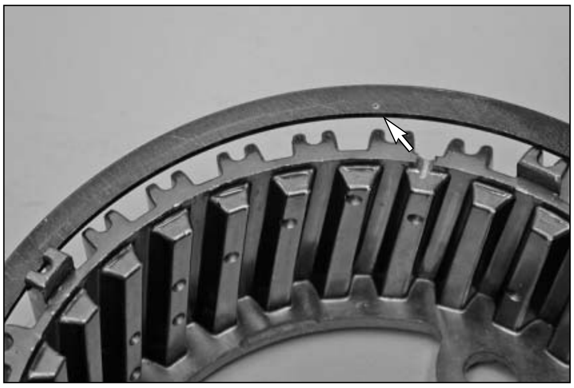
Remove the outer hub **(1)** from the inner hub **(2)**.



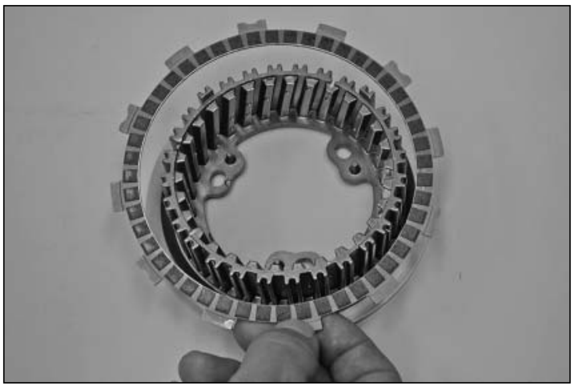
Remove the clutch pack.



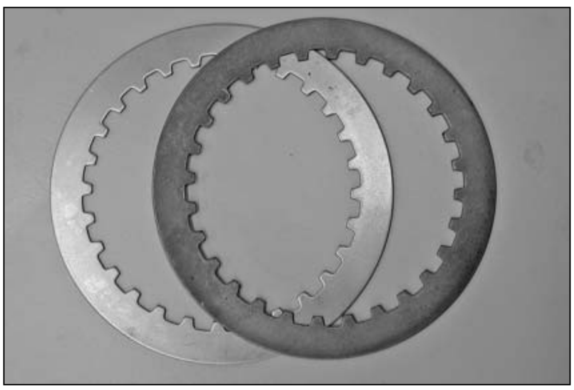
Check the stop disk and judder spring for wear.



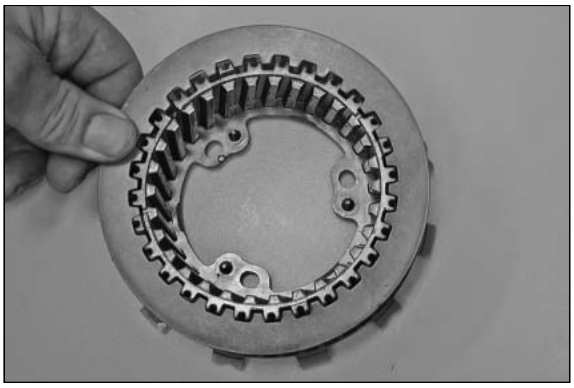
When remounting the judder spring, make sure the cambered side points up.



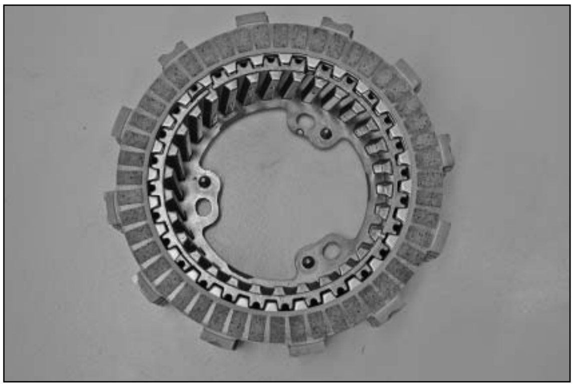
Mount the machined lining disk.



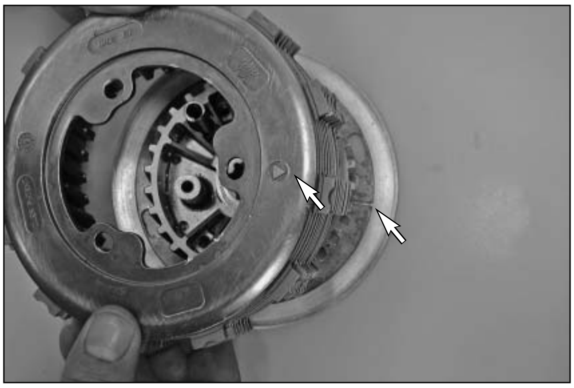
The nitrided steel disk is darker than the other disks.



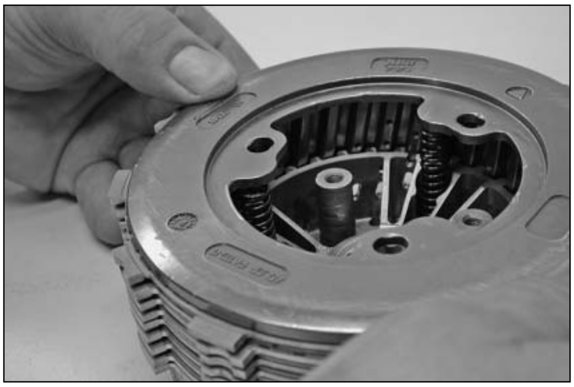
Mount the nitrided steel disk with the punched burr facing down.



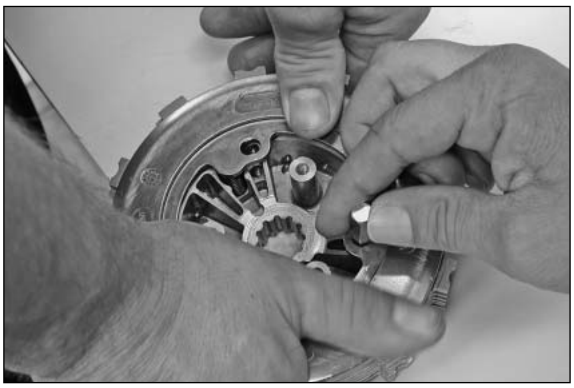
Mount the lining disks and clutch disks (burr facing down) and align.



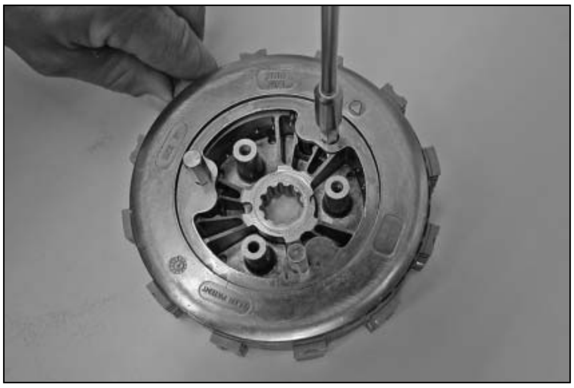
Mount the clutch on the inner hub. Make sure the two alignment marks coincide.



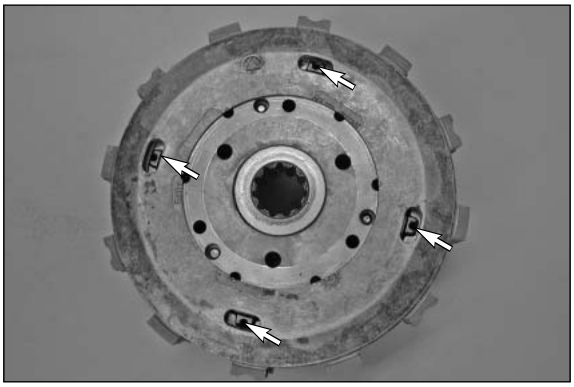
The pins in the outer hub must engage in the 3 springs on the inner hub.



Have someone press the clutch together and turn in the lock screws.



When turning in the lock screws, make sure they can still be moved for alignment (when they are mounted).



Turn the clutch over. The 4 pins on the inner hub must be centered, as illustrated.



The anti-hopping clutch preload can be adjusted with the washers included in the scope of supply. The big washer (1 and 1.5mm thick) increase the preload.



The small washer (1mm thick) reduces the preload.

General information:

- Only work at a clean workplace.
- If starting the engine in an enclosed room, provide for adequate ventilation and emissions extraction.
- Always jack up the motorcycle with a suitable device on a firm and level surface and secure when raised.
- The working clothes, the workshop and the workshop equipment must comply with the legal regulations.
- Keep unauthorized persons and children away from the work area.
- Switch off the engine and allow to cool down before starting to work to avoid being burned by hot components.
- Keep hot surfaces away from open fire; many liquids such as fuel are highly combustible and can develop toxic vapors.
- Properly dispose of any drained fluids.
- The use of the anti-hopping components for purposes other than the intended purpose is prohibited.
- Check whether the anti-hopping clutch set is complete and undamaged prior to mounting.
- Check the vehicle condition before mounting the anti-hopping clutch set.
- We specifically emphasize that all safety regulations must be observed; no liability will be assumed for damage or injuries arising from improper mounting. The warranty will become null and void in cases of improper use, incorrect mounting or any modifications.
- The described function only applies to vehicles in their original condition without any defects or modifications.
- KTM reserves the right to modify the product or the documentation.
- The anti-hopping clutch set is a multidisk clutch and vehicle component for which a type approval may be required under the local law.
- The anti-hopping clutch was tested by the vehicle manufacturer.
- Rehomologation of the vehicle may be required after the anti-hopping clutch set is mounted.

KIT FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO PER MOTOCICLETTE KTM SERIE 773

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

! AVVERTIMENTO

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI DI MONTAGGIO PRIMA DI PROCEDERE AI LAVORI SUL MOTORE/VEICOLO

Vantaggi:
- ridotto sforzo alla leva frizione
- miglior modulabilità della frizione all'accelerazione
- niente saltellamento della ruota posteriore in fase di scalata delle marce
- maggiore durata del motore e del cambio grazie ai ridotti colpi della ruota posteriore

Il sistema antisaltellamento riduce da un lato lo sforzo da applicare alla leva e migliora la modulabilità della frizione, dall'altro aumenta la stabilità di guida riducendo lo slittamento della ruota posteriore dovuto all'effetto frenante del motore durante la scalata delle marce.

Il sistema antisaltellamento impiega un mozzo costituito da due parti collegate tra loro attraverso una dentatura obliqua.
Ad alto carico del motore (e quindi ad alta coppia) i due componenti del mozzo, girandosi in corrispondenza della dentatura obliqua, vengono pressati l'uno contro l'altro comprimendo oltre alle molle frizione anche i dischi guarniti. Attraverso questa addizionale forza di pressione è sufficiente meno precarico delle molle frizione, così alla scalata delle marce si verifica un breve slittamento della frizione che previene il saltellamento della ruota posteriore. Le molle frizione più morbide richiedono inoltre meno sforzo alla leva dal che consegue anche una miglior modulabilità della frizione.

Montaggio, taratura e manutenzione della frizione antisaltellamento su motociclette KTM serie 773

! AVVERTIMENTO

IL MONTAGGIO DOVREBBE ESSERE ESEGUITO DA UN'OFFICINA AUTORIZZATA.

NOTA BENE:
- La caratteristica può essere influenzata dalla forza di precarico della molla, tuttavia varia fortemente in funzione dell'impiego previsto (Enduro, Motocross, Supermoto) e dello stile di guida individuale del conducente.

- Una maggiore forza di precarico della molla comporta l'apertura ritardata della frizione in fase di frenata (aumento dell'azione frenante del motore). Inoltre varia anche l'innesto della frizione all'avviamento, ma in questo caso le differenze sono minori rispetto alla fase di frenata. La frizione risulterà un po' più aggressiva.

- Di norma partire sempre da un precarico di 0 e poi aumentare il precarico con incrementi di 0,5-1 mm (max. 1,5 mm) fino a ottenere la personale regolazione ottimale.

Volume della fornitura:

N. 1 kit frizione antisaltellamento	77332000100
N. 1 molla frizione APTC completa	77332033044
N. 1 dado speciale M18x1,5/rondella Schnorr	77332032044
N. 1 mozzo interno	77332032010
N. 1 mozzo esterno	77332032020
N. 1 piatto spingidisco	77332032090
N. 1 sistema AJ completo	77332032070
N. 1 disco guarnito ripassato	77332032060
N. 1 disco frizione in acciaio nitrurato	77332032080
N. 8 dischi intermedi 1,4mm	77332010000
N. 8 disco frizione guarnito 2,7mm	77332011000
N. 3 rondelle per molle frizione grandi 13x18x1,5	
N. 3 rondelle per molle frizione grandi 13x18x1	
N. 3 rondelle per molle frizione piccole 5,5x12x1	

Atrezzi:

Per il corretto montaggio del kit frizione antisaltellamento sono necessari i seguenti attrezzi (non contenuti nel kit):
- Chiave a brugola 4 mm
- Chiave a brugola 5 mm
- Chiave a brugola 6 mm
- Bussola 8 mm
- Chiave 13 mm
- Bussola 27 mm
- Chiave dinamometrica
- Cacciavitino
- Martello e scalpello piatto
- Pinza per anelli Seeger
- Attrezzo speciale KTM 773.29.003.000

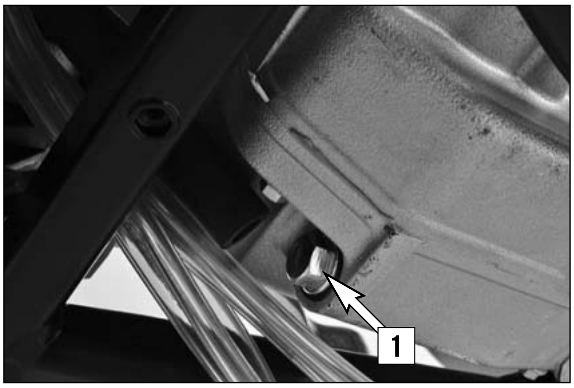
inoltre dell'olio motore; per specifiche e quantità vedi nel manuale di riparazione KTM.

Preparativi per il montaggio del kit frizione antisaltellamento

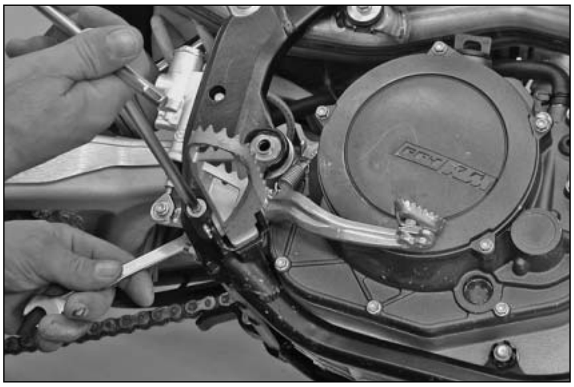
! AVVERTIMENTO

LE OPERAZIONI PRELIMINARI RIPORTATE DI SEGUITO RIGUARDANO TUTTI I MODELLI KTM SERIE 773 COME DA TABELLA DI TARATURA. QUESTI LAVORI DOVREBBERO ESSERE ESEGUITI DA UN'OFFICINA AUTORIZZATA.

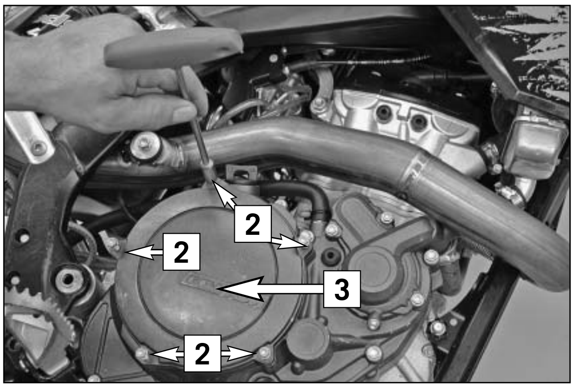
- Provvedere ad un posto di lavoro pulito.
- Stendere una stuoia resistente all'acqua/olio sotto il veicolo per raccogliere i pezzi ed i liquidi della moto.



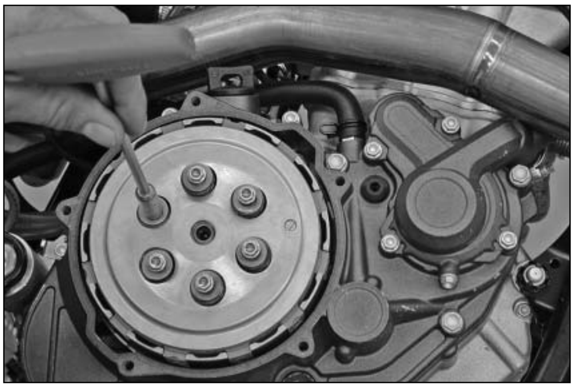
Aprire la vite di scarico olio **(1)** con una chiave da 13 mm e raccogliere con un serbatoio idoneo l'olio motore fuoriuscito; smaltirlo in conformità alla normativa vigente.



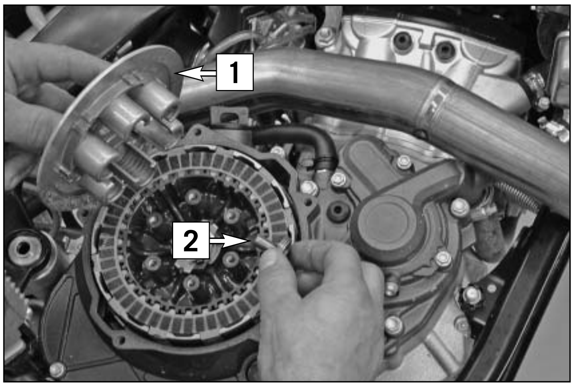
Smontare il pedale freno. Posizionare il motore come da manuale di riparazione al PMS inserire la vite di bloccaggio motore 773.29.010.000.



Allentare le viti **(2)** e rimuovere il coperchio frizione **(3)**.



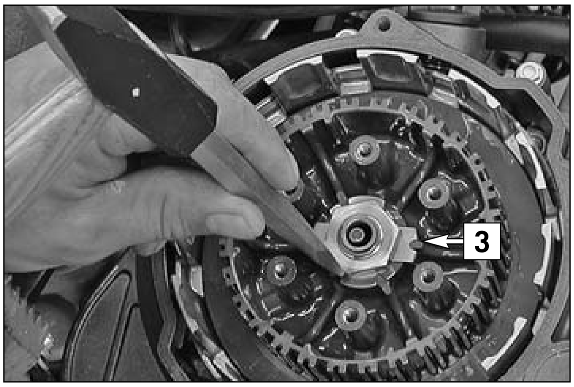
Allentare con sequenza a croce tutte le 6 viti del piatto spingidisco e rimuoverle insieme alle rondelle e alle molle.



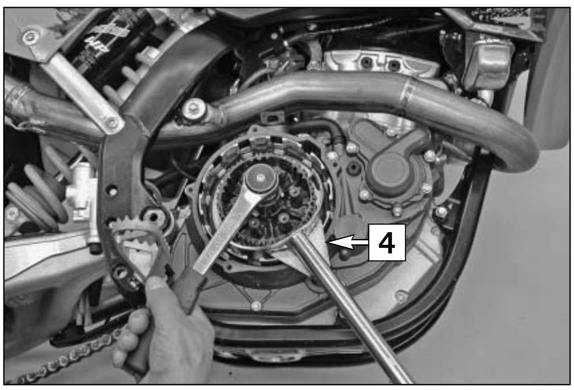
Allentare con cautela e rimuovere il piatto spingidisco **(1)** e il fungo reggispinta **(2)**. In nessun caso è ammesso estrarre l'asta di spinta.



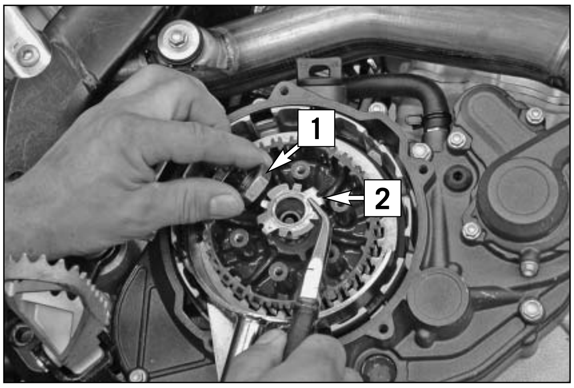
Togliere dalla campana frizione tutti i dischi guarniti e intermedi.



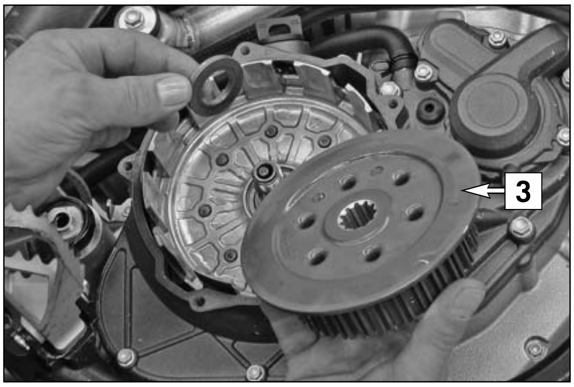
Aprire la piastrina di sicurezza del dado dell'albero intermedio **(3)** con un scalpello piatto.



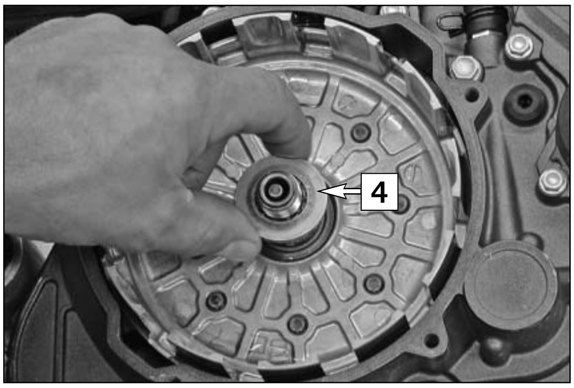
Inserire l'attrezzo speciale **(4)** 773.29.003.000 come mostrato e allentare il dado.



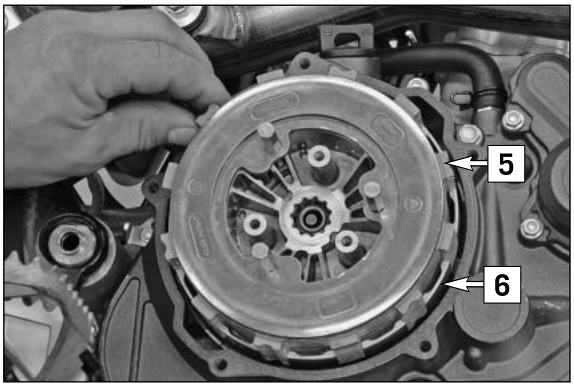
Rimuovere il dado **(1)** e la piastrina di sicurezza **(2)**.



Estrarre il mozzo **(3)** dall'albero.



NOTA BENE: La rondella **(4)** deve restare sull'albero.

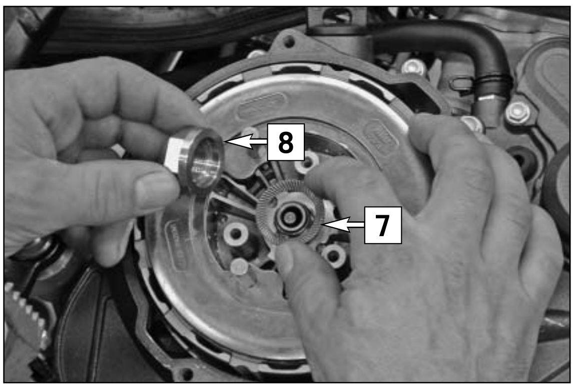


Montaggio del kit frizione antisaltellamento

! AVVERTIMENTO

- I LAVORI RIPORTATI DI SEGUITO RIGUARDANO TUTTI I MODELLI KTM SERIE 773. QUESTI LAVORI DOVREBBERO ESSERE ESEGUITI DA UN'OFFICINA AUTORIZZATA ED ESEGUITI ESATTAMENTE COME INDICATO.
- I MOZZI ED I DISCHI FRIZIONE SONO PREMONTATI CON 3 VITI DI SICUREZZA M4 CHE NON DEVONO ESSERE TOLTE PRIMA DEL MONTAGGIO NEL MOTORE. NEL CASO SIANO STATE TOLTE, IL KIT FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO DEVE ESSERE ASSEMBLATO COME DESCRITTO NEL CAPITOLO MANUTENZIONE.

- Rimuovere il piatto spingidisco del kit frizione antisaltellamento.
- Montare il kit frizione antisaltellamento sul motore, considerando che la dentatura dell'albero primario deve innestarsi nel mozzo interno antisaltellamento e i dischi frizione **(5)** nella campana frizione **(6)**.

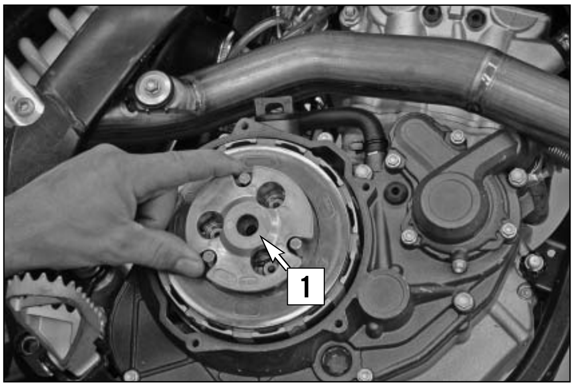


NOTA BENE: Per facilitare l'inserimento, innestare la prima marcia e muovere in un senso e nell'altro la ruota posteriore; all'occorrenza è possibile allentare di mezzo giro le viti di sicurezza M4 del gruppo antisaltellamento, in modo da guadagnare la possibilità di movimento reciproco dei componenti.

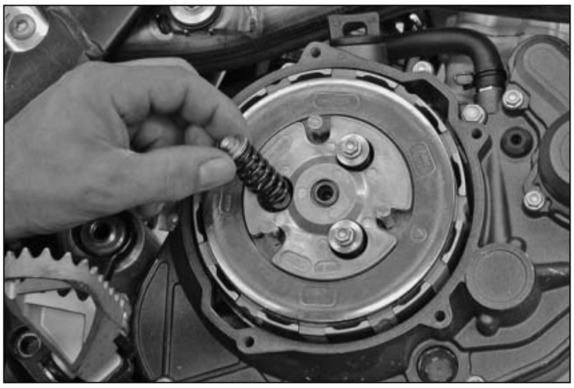
- Pulire e sgrassare la filettatura dell'albero primario e il dado, applicare Loctite 243, quindi montare la rondella Schnorr **(7)** e il dado **(8)** in dotazione.



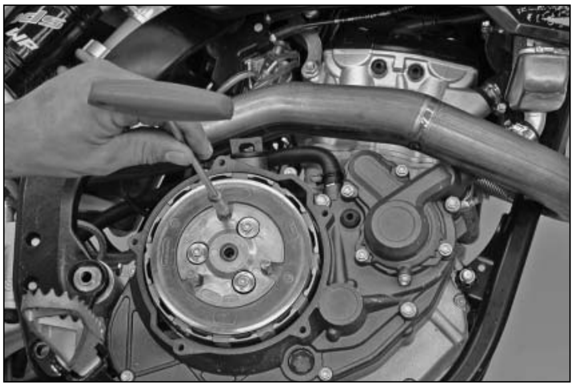
Serrare il dado applicando (Loctite 243 e80 Nm).



Montare il piatto spingidisco **(1)** e il fungo reggispinta.



Montare le 3 molle della frizione, applicare gli anelli di spessore sulle viti e, a seconda dell'utilizzo, le necessarie rondelle delle molle frizione (vedere illustrazione). Avvitare le viti e serrarle in sequenza a croce applicando 6,5 Nm.



Rimuovere le 3 viti di sicurezza (conservare le viti per i lavori successivi).

! AVVERTIMENTO

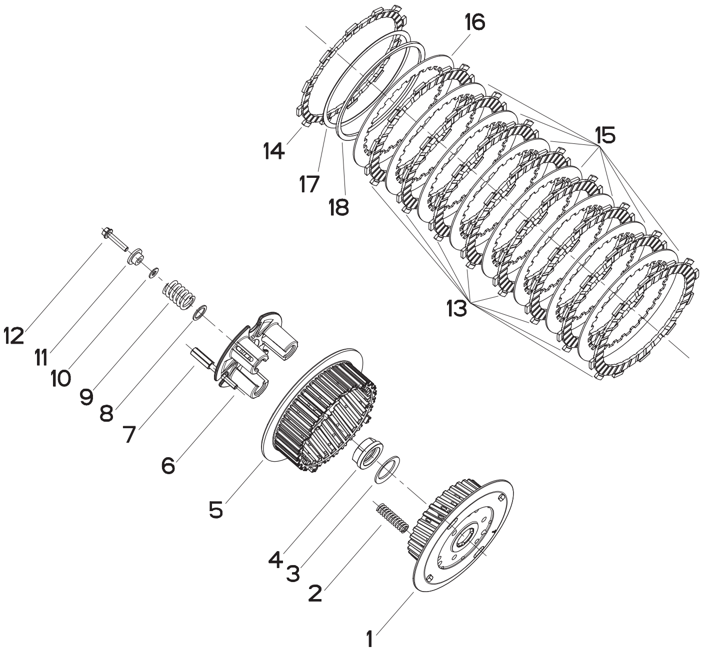
– LE VITI DI SICUREZZA DEVONO ESSERE TOLTE, ALTRIMENTI LA FRIZIONE NON PUÒ STACCARE.



Posizionare il coperchio frizione, inserire le viti del coperchio frizione e serrare in sequenza a croce applicando 10 Nm.
Smontare la vite di bloccaggio motore
Montare il pedale freno (25 Nm) e la vite del giunto sferico (Loctite 243 e10 Nm).
Rimuovere il raccordo filettato in corrispondenza del coperchio frizione e versare 1,3 litri di olio motore completamente sintetico (Motorex Power Synt 4T 10W/50). Avviare il motore e controllare la tenuta ermetica di tutti i raccordi filettati e del coperchio frizione. Infine controllare il livello dell'olio motore e, se necessario, correggerlo.

! AVVERTIMENTO

– UNA QUANTITÀ TROPPO ESIGUA DI OLIO O OLIO DI SCARSA QUALITÀ PROVOCA UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.



Parti di ricambio

N. 1 mozzo interno **(1)**	77332032010
N. 1 molla frizione compl. **(2, 9, 11)**	77332033044
N. 1 dado speciale con rondella Schnorr **(3, 4)**	77332032044
N. 1 mozzo esterno **(5)**	77332032020
N. 1 piatto spingidisco **(6)**	77332032090
N. 3 viti di sicurezza **(7)**	59032007100
N. 3 rondelle per molle frizione grandi 13x18x1,5 **(8)**	
N. 3 rondelle per molle frizione grandi 13x18x1 **(8)**	
N. 3 rondelle per molle frizione piccole 5,5x12x1 **(10)**	
N. 3 viti per molle frizione **(12)**	0015050253
N. 8 dischi frizione guarniti **(13)**	77332011000
N. 1 disco guarnito ripassato **(14)**	77332032060
N. 8 dischi intermedi **(15)**	77332010000
N. 1 disco frizione in acciaio nitrurato **(16)**	77332032080
N. 1 sistema Anti-Judder completo **(17, 18)**	77332032070

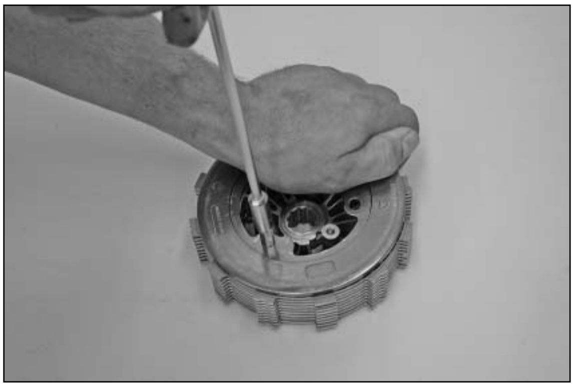
MANUTENZIONE Kit frizione antisaltellamento

NOTA BENE:

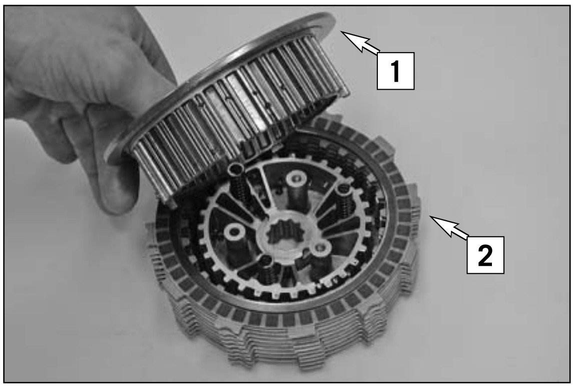
Gli intervalli di manutenzione dipendono dal tipo d'impiego; vedi Manuale di riparazione KTM.

La manutenzione dovrebbe essere eseguita da un'officina autorizzata.

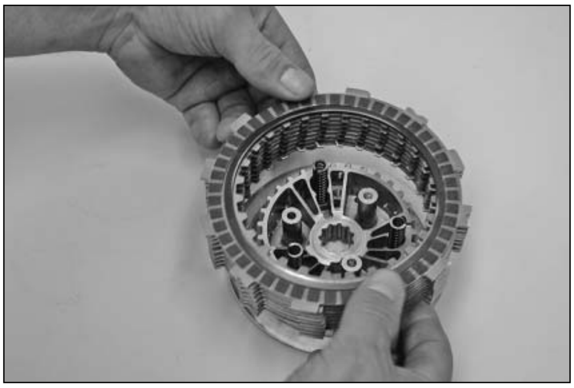
Bloccare il kit frizione antisaltellamento con le viti di sicurezza e smontarlo. Poi bloccare il motore come da Manuale di riparazione.



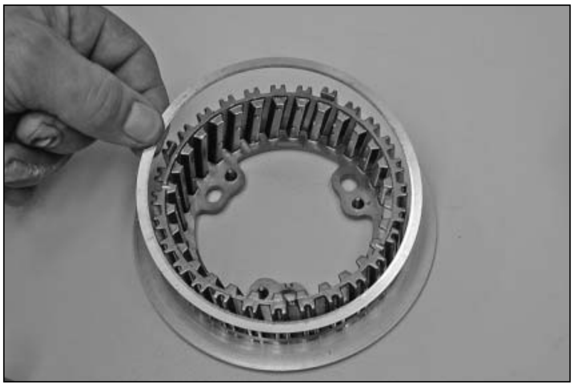
Posare il kit frizione antisaltellamento su una superficie piana e allentare 2 viti di sicurezza. Per allentare la terza vite di sicurezza girare a mano come mostrato in figura.



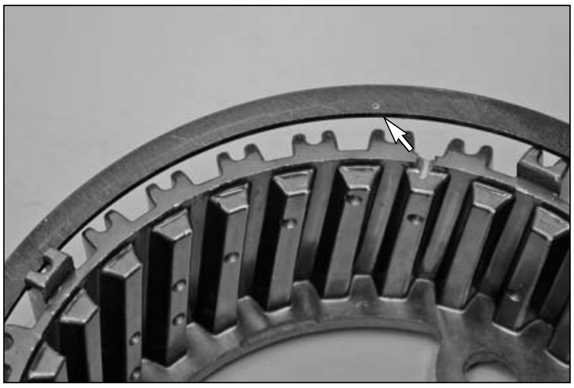
Estrarre il mozzo esterno **(1)** dal mozzo interno **(2)**.



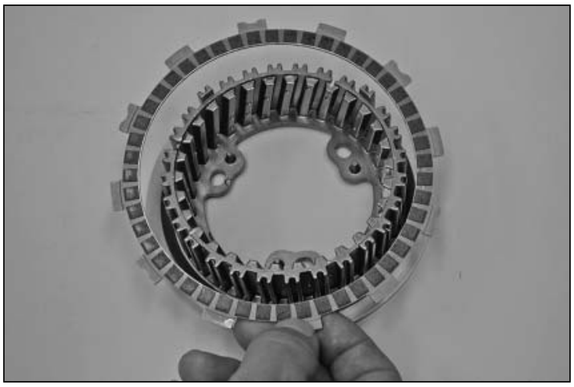
Rimuovere il pacco frizione.



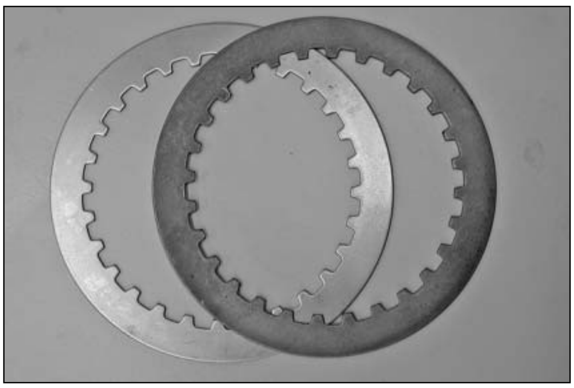
Controllare che l'anello di spinta e la molla Judder non siano usurati.



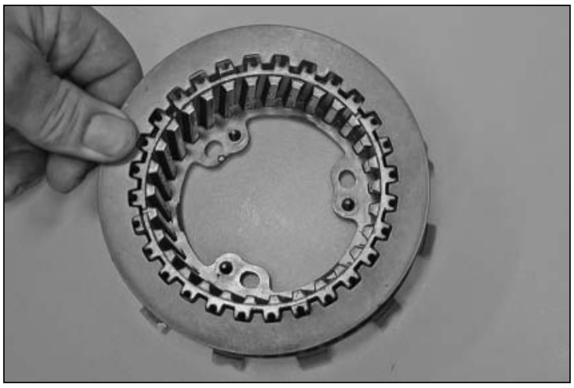
In fase di montaggio della molla Judder, tenere conto della grana, come mostrato in figura.



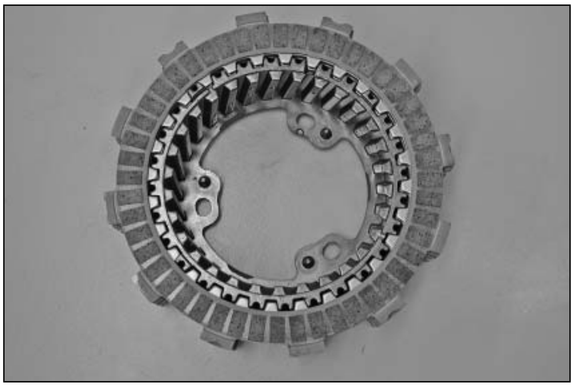
Applicare il disco guarnito con diametro interno grande.



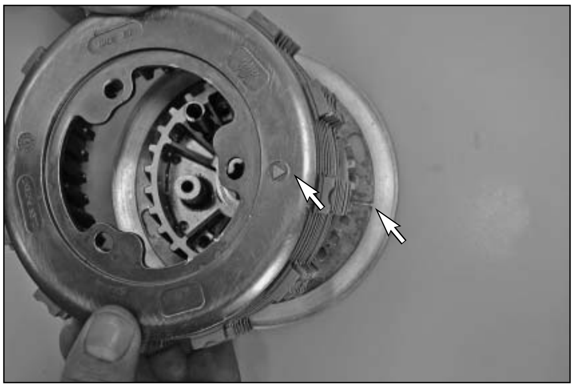
Il disco in acciaio nitrurato presenta una colorazione più scura rispetto agli altri dischi.



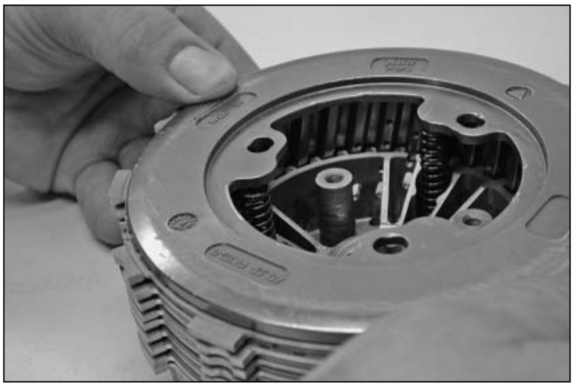
Sistemare il disco in acciaio nitrurato con bava rivolta in basso.



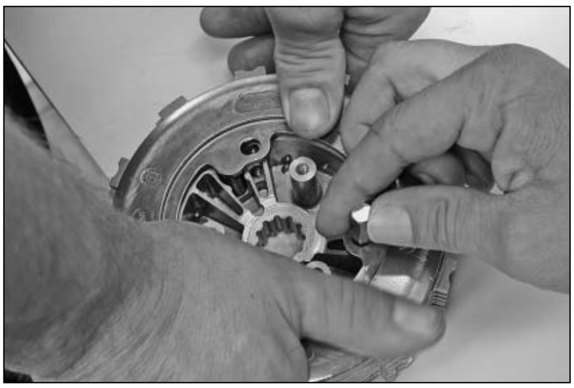
Applicare i dischi guarniti e intermedi (bava rivolta in basso) e allinearli.



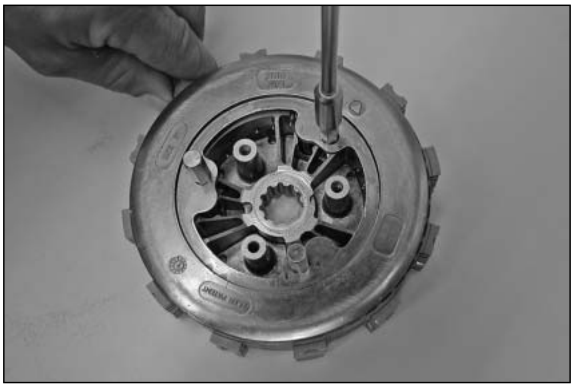
Sistemare la frizione sul mozzo interno. Controllare che i due contrassegni risultino sovrapposti.



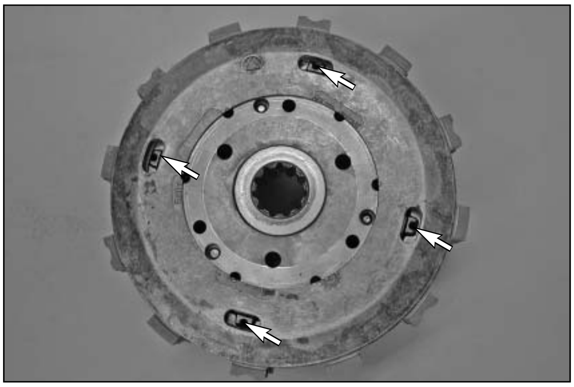
I perni del mozzo esterno devono ingranare nelle 3 molle del mozzo interno.



Comprimere la frizione con l'ausilio di un aiutante e avvitare le viti di sicurezza.



Avvitare le viti di sicurezza lasciando ancora possibilità di movimento alle guarnizioni per l'allineamento (per la fase di montaggio).



Girare la frizione. I 4 perni del mozzo interno devono trovarsi al centro, come mostrato in figura.



Le rondelle in dotazione consentono di regolare il precarico della frizione antisaltellamento. La rondella più grande (spessore 1 e 1,5 mm) aumenta il precarico.



La rondella più piccola (spessore 1mm) riduce il precarico.

Avvertenze generali:

- Eseguire i lavori solo ad un posto di lavoro pulito.
- Se si avvia il motore in locali chiusi, provvedere sempre ad una sufficiente aerazione ed aspirazione dei gas di scarico.
- Alzare la moto solo su un fondo piano e solido mediante un dispositivo adatto ed assicurarla nella posizione alzata.
- Gli indumenti di lavoro nonché l'officina e l'attrezzatura dell'officina devono essere conformi alle relative disposizioni di legge.
- Tener fuori dalla zona di lavoro le persone non autorizzate ed i bambini.
- Prima di iniziare il lavoro, spegnere il motore e farlo raffreddare per evitare scottature su parti calde.
- Attenzione con superfici calde e fiamme aperte, la maggior parte dei liquidi e il carburante sono facilmente infiammabili o sviluppano vapori tossici.
- I liquidi fuoriusciti devono essere raccolti e smaltiti regolarmente.

12 - Non è consentito un uso diverso da quello previsto dei componenti della frizione antisaltellamento.

- Prima del montaggio verificare che il kit frizione antisaltellamento sia completo e privo di danneggiamenti.
- Verificare le condizioni del veicolo prima di montare il kit frizione antisaltellamento.
- Si raccomanda espressamente di osservare tutte le disposizioni di sicurezza. Non si risponde per danni o lesioni dovuti ad un montaggio non corretto. Non ci si assume alcuna garanzia in caso di uso improprio, montaggio non corretto o modifiche apportate.
- La funzione descritta vale solo per veicoli allo stato originale che non presentano difetti o modifiche.
- KTM si riserva il diritto di apportare a propria discrezione modifiche al prodotto e alla documentazione.
- Il kit frizione antisaltellamento comprende una frizione multidisco e quindi un componente del veicolo per il quale
è eventualmente necessaria un'omologazione secondo le normative locali.
- Il kit frizione antisaltellamento è stato testato ed approvato dal costruttore dei veicoli.
- Dopo il montaggio della frizione antisaltellamento potrebbe essere richiesta una nuova omologazione del veicolo.

KIT ANTI-DRIBBLING POUR MOTOS KTM DE LA SÉRIE 773

NOTICE DE MONTAGE

! ATTENTION

IL CONVIENT DE LIRE ATTENTIVEMENT LA NOTICE DE MONTAGE AVANT DE COMMENCER LE TRAVAIL

Avantages:
- Poignée d'embrayage plus douce
- Meilleur dosage de l'embrayage à l'accélération
- Pas de dribbling de la roue arrière au rétrogradage
- Fiabilité accrue du moteur et de la boîte en raison de l'absence de chocs induits par la roue arrière

Le système anti-dribbling permet de réduire la force nécessaire pour actionner l'embrayage, il en facilite également le dosage et, d'autre part, il accroît la stabilité de la moto en réduisant la perte d'adhérence de la roue arrière provoquée par le frein moteur lors du rétrogradage.

Le système utilise une noix double avec un accouplement oblique. Quand le moteur entraîne fort (couple moteur important) l'accouplement oblique provoque un décalage et une pression supplémentaire sur les disques, qui vient s'ajouter à la pression des ressorts. Cette pression supplémentaire permet d'utiliser des ressorts plus faibles, ce qui fait qu'au rétrogradage se produit un bref patinage qui empêche la roue arrière de sautiller. De plus la faiblesse des ressorts fait qu'on a besoin de moins de force pour actionner la poignée d'embrayage, ce qui permet aussi de doser de manière plus fine.

Montage du système anti-dribbling, réglage et entretien sur les motos KTM de la série 773

! ATTENTION

LE MONTAGE DOIT ÊTRE RÉALISÉ DANS UN ATELIER AGRÉÉ

NOTA BENE:
- Les caractéristiques peuvent être influencées par la précontrainte des ressorts, mais se déterminent d'après l'utilisation (enduro, motocross ou supermotard) et en fonction du style du pilote.
- Quand on augmente la précontrainte, on provoque un glissement plus tardif de l'embrayage au rétrogradage (plus de frein moteur). De plus l'attaque de l'embrayage au départ change aussi, mais dans des proportions bien moindres que pour le rétrogradage. L'embrayage est en quelque sorte plus agressif.
- Le principe veut que l'on parte toujours d'une précontrainte nulle pour augmenter ensuite graduellement par paliers de 0,5 à 1 mm pour arriver à un maximum de 1,5 mm. On déterminera ainsi le meilleur réglage personnel.

Kit de livraison:

1 kit anti-dribbling	77332000100
1 ensemble ressorts APTC	77332033044
1 écrou spécial M18x1,5/rondelle Schnorr	77332032044
1 élément intérieur de la noix	77332032010
1 élément extérieur de la noix	77332032020
1 plateau de pression	77332032090
1 ensemble anti-vibration	77332032070
1 disque garni réduit au tour	77332032060
1 disque acier nitruré	77332032080
8 disques intermédiaires 1,4 mm	77332010000
8 disque garni 2,7 mm	77332011000
3 rondelles pour ressort, grandes, 13x18x1,5	
3 rondelles pour ressort, grandes, 13x18x1	
3 rondelles pour ressort, petites, 5,5x12x1	

Outillage

Pour pouvoir monter correctement l'embrayage, il convient de posséder l'outillage suivant (non compris dans le kit):
- Clef mâle pour six pans creux de 4 mm
- Clef mâle pour six pans creux de 5 mm
- Clef mâle pour six pans creux de 6 mm
- Douille de 8 mm
- Clef de 13 mm
- Douille de 27 mm
- Clef dynamométrique
- Tournevis fin
- Marteau et burin plat
- Pince à circlips
- Outil spécial KTM 773.29.003.000

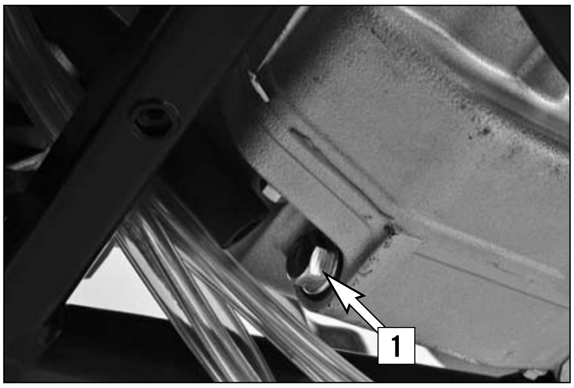
Il faut ajouter à cela de l'huile. En ce qui concerne les spécifications et les quantités, voir le manuel de réparation.

Travaux préparatoires au montage de l'embrayage anti-dribbling

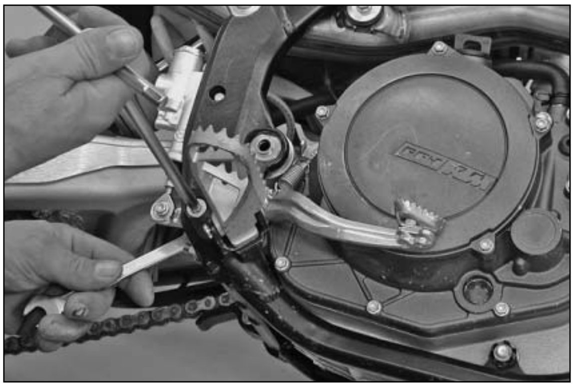
! ATTENTION

CES TRAVAUX PRÉPARATOIRES CONCERNENT TOUS LES MODÈLES KTM DE LA SÉRIE 773 TELS QUE SPÉCIFIÉS DANS LE TABLEAU. CES TRAVAUX DOIVENT ÊTRE EFFECTUÉS DANS UN ATELIER AGRÉÉ.

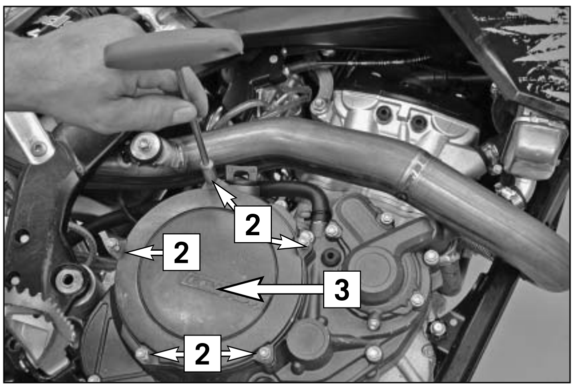
- Le poste de travail doit être propre.
- Glisser un tapis adéquat sous la moto pour absorber les liquides et poser les pièces.



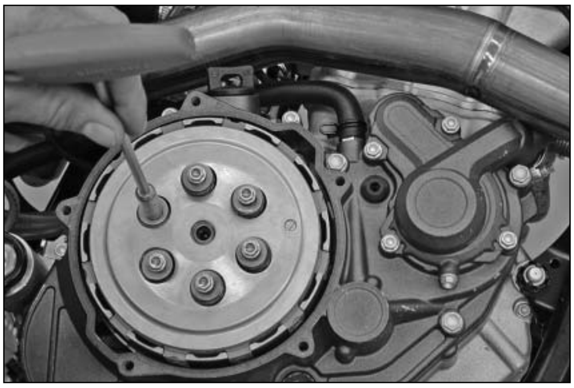
Avec une clef de 13 enlever le bouchon de vidange **(1)** et recueillir dans un récipient adéquat l'huile qui s'écoule. Eliminer l'huile selon la réglementation.



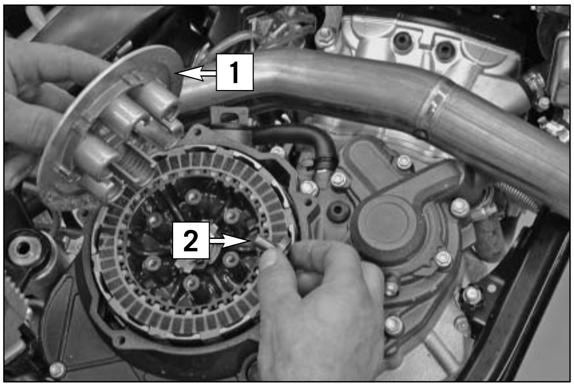
Démonter la pédale de frein. Mettre le moteur sur le point mort haut d'allumage en suivant les prescriptions du manuel de réparation puis visser la vis de blocage du moteur (773.29.010.000).



Enlever les vis **(2)** et retirer le couvercle d'embrayage **(3)**.



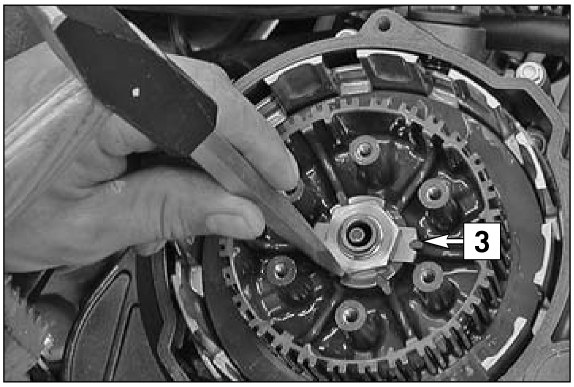
Dévisser en croix les six vis du plateau de pression et les retirer avec les rondelles et les ressorts.



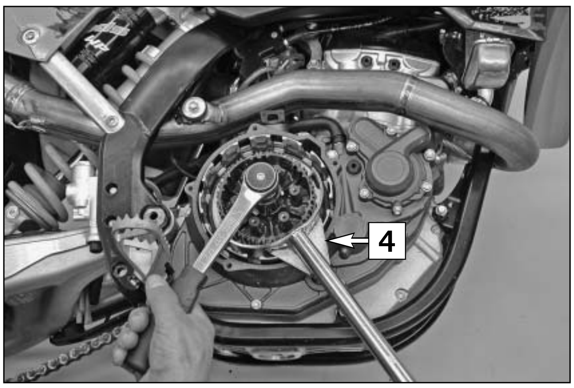
Retirer le plateau de pression **(1)** et la pièce d'appui **(2)** avec précaution. En aucun cas il ne faut retirer la tige d'embrayage.



Sortir de la cloche tous les disques garnis et intermédiaires.

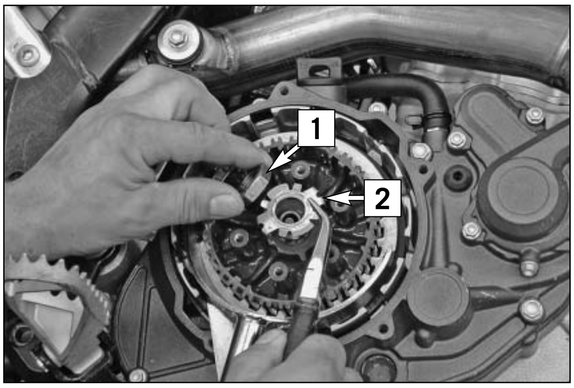


Avec un burin plat, redresser la rondelle frein de l'écrou **(3)** en bout d'arbre.

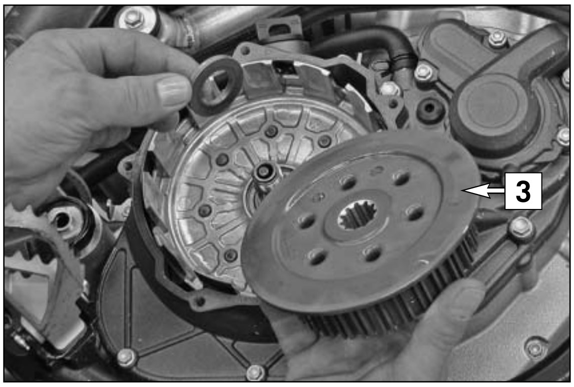


Mettre en place l'outil spécial **(4)** (773.29.003.000) comme cela est indiqué sur l'illustration et desserrer l'écrou.

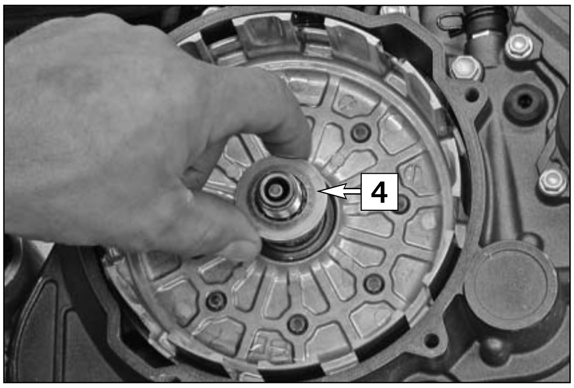
FRANCAIS



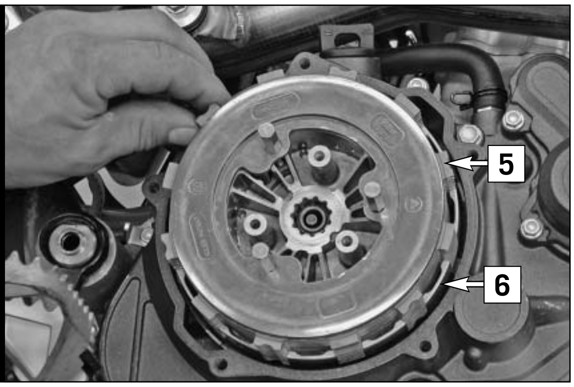
Retirer l'écrou **(1)** et la rondelle frein **(2)**.



Sortir la noix **(3)**.



NOTA BENE: La rondelle **(4)** doit rester sur l'arbre.



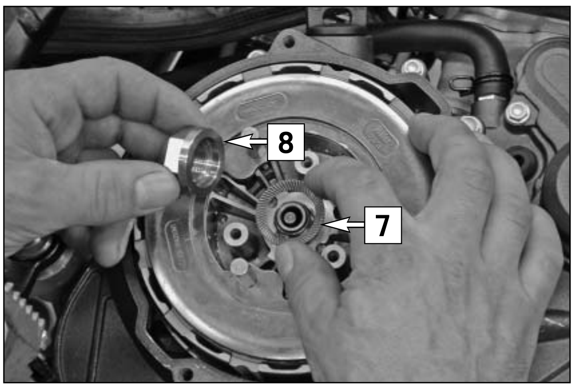
Montage du kit anti-dribbling

! ATTENTION

– Les travaux décrits ci-après concernent tous les modèles KTM de la série 773. Ils doivent être effectués par un atelier agréé et suivis strictement.
– Les deux éléments de la noix et les disques sont préassemblés au moyen de trois vis M4. Il ne faut pas retirer ces vis avant que l'embrayage soit mis en place. Si on l'a fait néanmoins, il faut réassembler l'ensemble comme cela est décrit au paragraphe entretien.

– Retirer le plateau de pression du kit.
– Monter le kit en veillant à ce que les cannelures del'arbre correspondent à celles de l'élément intérieur de la noix et à ce que les disques **(5)** prennent leur place dans la noix **(6)**.

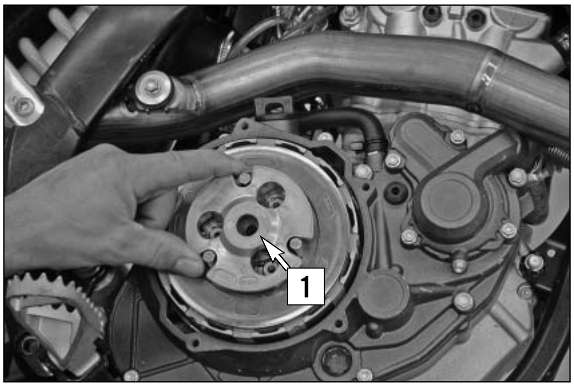
NOTA BENE: Pour faciliter la mise en place, il convient de passer la première et de faire tourner légèrement la roue arrière dans les deux sens. Si nécessaire, on peut desserrer d'un demi-tour les vis M4 tenant l'ensemble afin de pouvoir faire bouger les différents éléments.



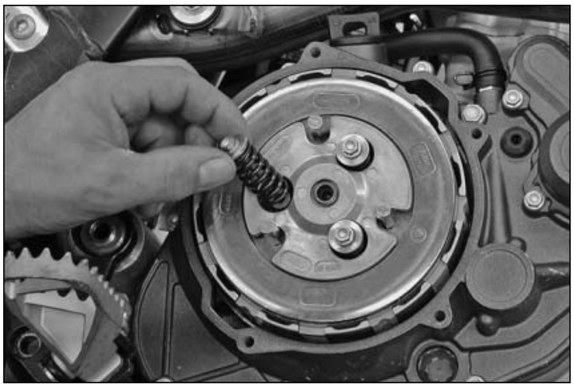
– Nettoyer et dégraisser les filetages de l'arbre et de l'écrou, y déposer une goutte de loctite 243, mettre la rondelle Schnorr **(7)** et l'écrou **(8)**.



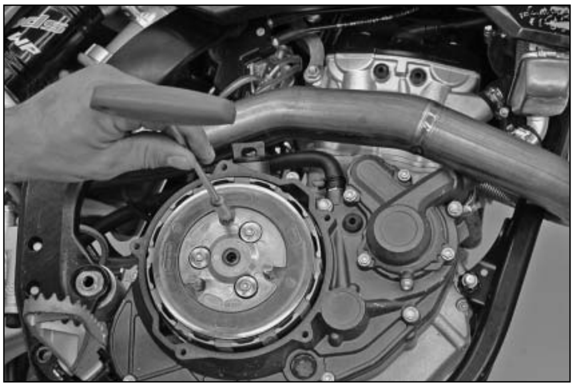
Serrer l'écrou à 80 Nm et Loctite 243.



Monter le plateau de pression **(1)** et la pièce d'appui pour la tige.



Mettre en place les trois ressorts, enfiler sur les vis les rondelles d'appui ainsi que les rondelles de dureté choisies (voir illustration). Visser les vis et les serrer progressivement à 6,5 Nm.



Retirer les trois vis de montage (les garder de côté pour des travaux futurs).

! ATTENTION

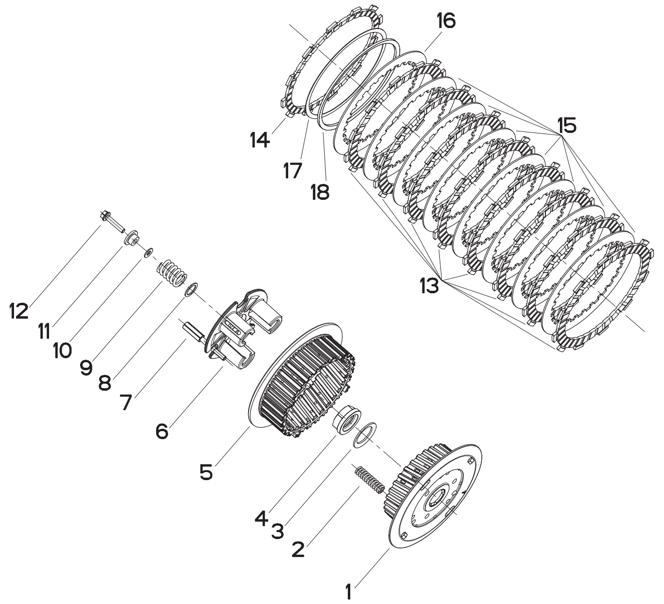
– Il faut enlever les trois vis de montage, sinon l'embrayage ne peut pas fonctionner.



Présenter le couvercle d'embrayage, mettre les vis et les serrer en croix à 10 Nm.
Démonter la vis de blocage du moteur
Monter la pédale de frein (25 Nm) et la rotule (loctite 243 et 10 Nm).
Retirer le bouchon sur le couvercle et mettre 1,3 litre d'huile moteur de synthèse (Motorex Power Synt 4T 10W/50). Faire démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité au niveau des vis et du couvercle. Vérifier le niveau d'huile moteur et corriger si nécessaire.

! ATTENTION

– Un manqued'huile ou une huile de basse qualité provoquent une usure prématurée du moteur.

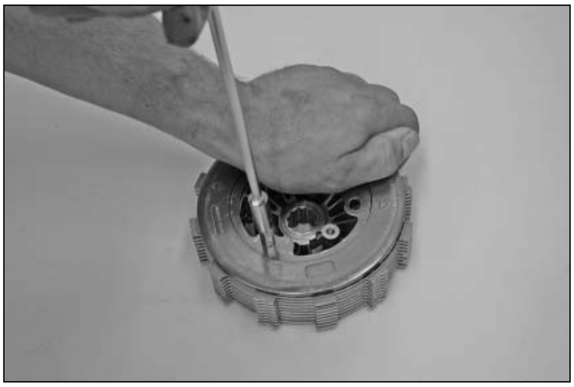


Pièces détachées

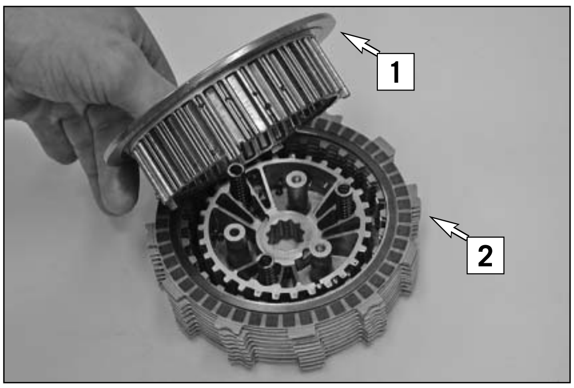
1 élément intérieur de la noix **(1)**	77332032010
1 ensemble ressort **(2, 9, 11)**	77332033044
1 écrou spécial avec rondelle Schnorr **(3, 4)**	77332032044
1 élément extérieur de la noix **(5)**	77332032020
1 plateau de pression **(6)**	77332032090
3 vis de montage **(7)**	59032007100
3 rondelles pour ressort, grandes, 13x18x1,5 **(8)**	
3 rondelles pour ressort, grandes, 13x18x1 **(8)**	
3 rondelles pour ressort, petites, 5,5x12x1 **(10)**	
3 vis pour ressort d'embrayage **(12)**	0015050253
8 disques garnis **(13)**	77332011000
1 disque garni réduit au tour **(14)**	77332032060
8 disques intermédiaires **(15)**	77332010000
1 disque acier nitruré **(16)**	77332032080
1 ensemble anti-vibration **(17, 18)**	77332032070

Entretien de l'embrayage anti-dribbling

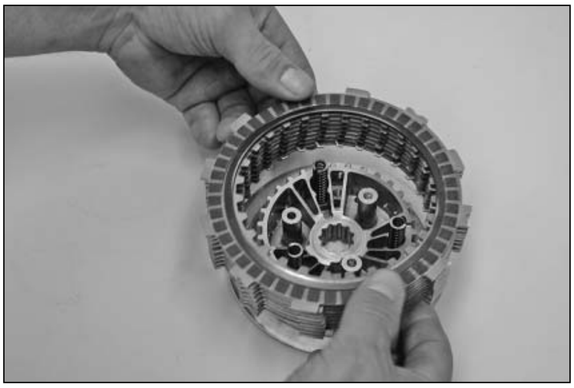
NOTA BENE:
La périodicité de l'entretien dépend de l'utilisation. Voir le manuel KTM de réparation.
L'entretien doit être fait par un atelier agréé.
Bloquer l'embrayage anti-dribbling au moyen des vis de montage pour le déposer. Bloquer le moteur comme cela est indiqué dans le manuel de réparation.



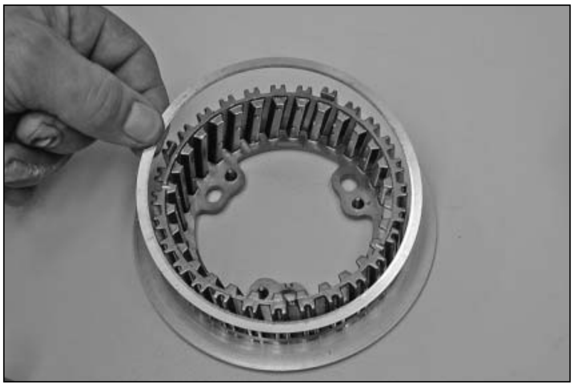
Poser l'embrayage sur une surface plane et retirer 2 vis de montage. Pour retirer la troisième vis, appuyer avec la main comme cela est montré sur l'illustration.



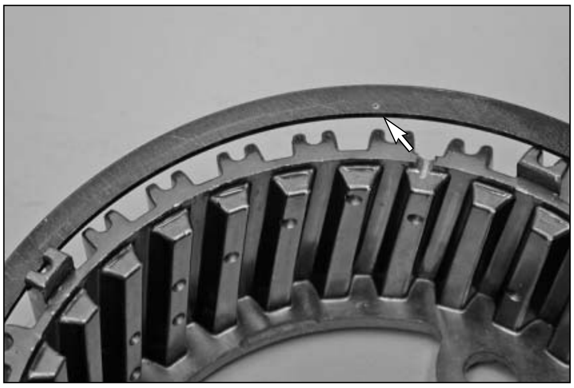
Désaccoupler l'élément extérieur **(1)** et l'élément intérieur **(2)** de la noix.



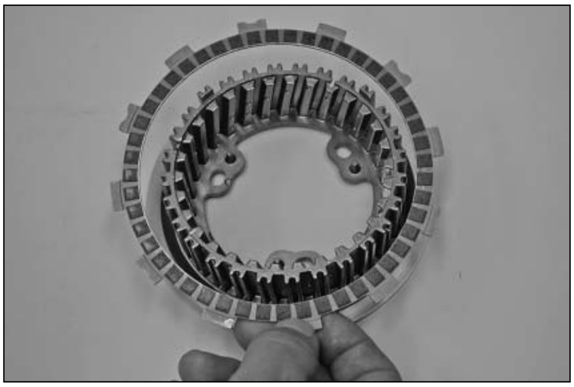
Retirer l'ensemble des disques.



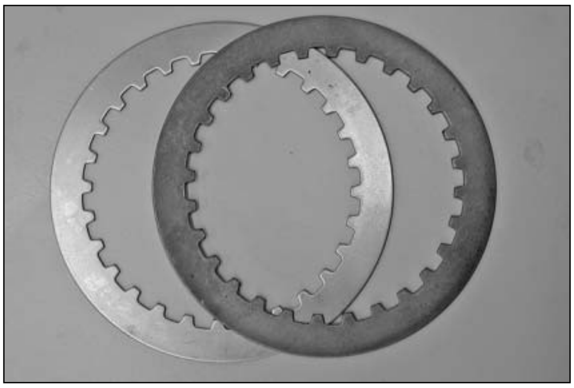
Vérifier si la rondelle et le ressort anti-vibration ne présentent pas de traces d'usure.



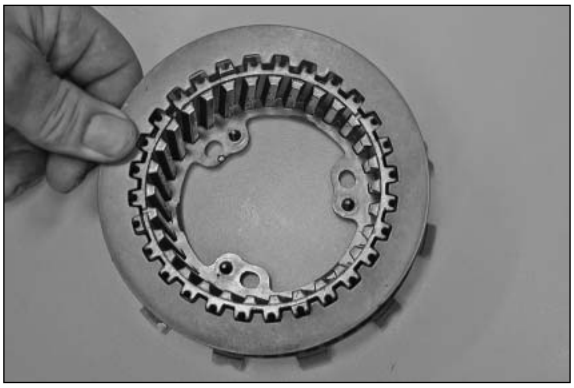
Quand on remonte le ressort anti-vibration, tenir compte du coup de pointeau, comme cela est indiqué sur l'illustration.



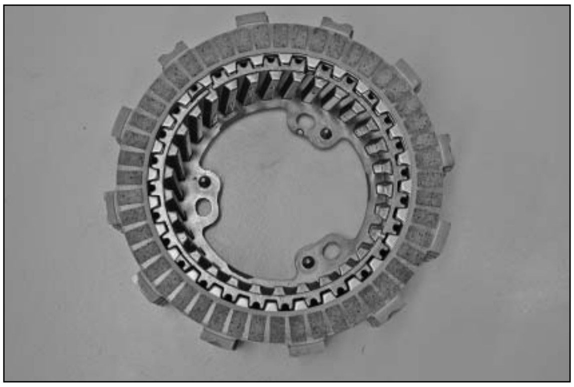
Mettre le disque garni réduit au tour.



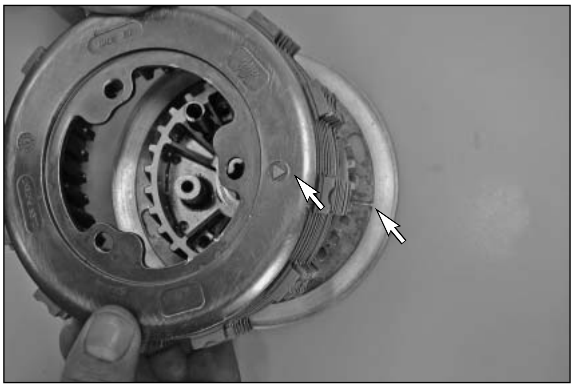
Le disque acier nitruré a une coloration plus foncée que les autres disques.



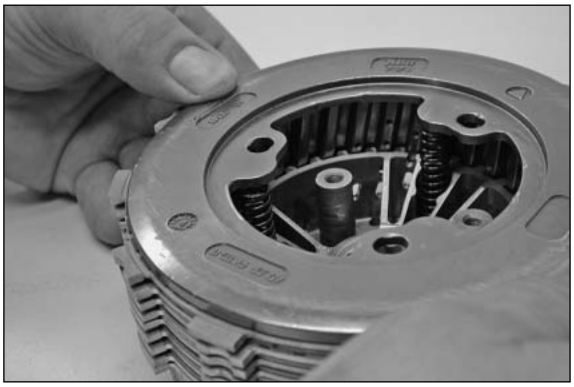
Mettre le disque acier nitruré avec la bavure due à l'emboutissage vers le bas.



Mettre les disques garnis et les disques intermédiaires (bavure vers le bas) en leur faisant prendre leur position.



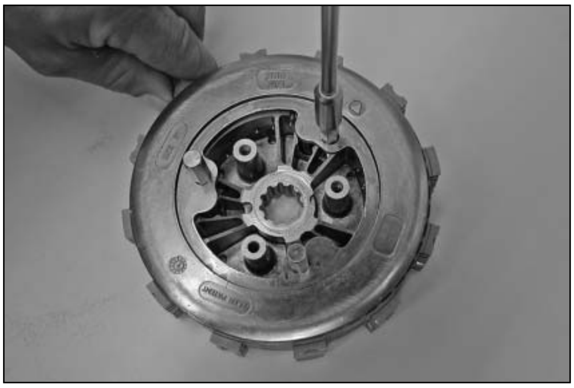
Mettre en place l'ensemble sur l'élément intérieur de la noix. Faire attention à ce que les deux repères coïncident.



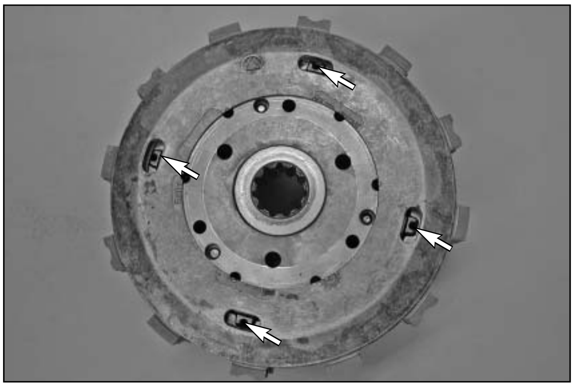
Les trois tétons de l'élément extérieur doivent prendre dans les trois ressorts de l'élément intérieur.



Faire comprimer l'embrayage par un aide de manière à pouvoir mettre en place les vis de montage.



Visser les vis de montage de manière à ce que les disques puissent encore être bougés pour permettre le montage.



Retourner l'embrayage. Les 4 tétons de l'élément intérieur doivent se situer au milieu de la fenêtre, comme cela est indiqué sur l'illustration.



Les rondelles faisant partie du kit permettent de régler la précontrainte de l'embrayage. Avec les grandes rondelles (épaisseur 1 mm ou 1,5 mm) on augmente la précontrainte.



Les petites rondelles (épaisseur 1 mm) réduisent la précontrainte.

Remarques générales:

- Le poste de travail doit être d'une grande propreté.
- Si l'on fait tourner le moteur dans un lieu clos, il faut veiller à ce qu'il y ait une aération suffisante et une extraction des gaz d'échappement.
- Mettre la moto sur une surface plane et dure et la lever avec un dispositif adéquat. La fixer quand elle est en position levée.
- La tenue de travail, le local et l'équipement doivent respecter les dispositions légales.
- Les personnes non autorisées et les enfants ne doivent pas avoir accès au lieu de travail.
- Avant de procéder aux travaux, couper le moteur et le laisser refroidir pour éviter de se brûler.
- Faire attention aux éléments chauds et si l'on utilise une flamme nue. La plupart des liquides tels le carburant s'enflamment facilement et dégagent des gaz toxiques.
- Les liquides de vidange doivent être éliminés selon les normes en vigueur.
- Il n'est pas licite d'utiliser des éléments de l'embrayage anti-dribbling pour autre chose que le but défini.
- Avant de procéder au montage, vérifier que l'embrayage anti-dribbling est complet et en bon état.
- Avant de procéder au montage de l'embrayage anti-dribbling, vérifier l'état de la moto.
- L'attention est particulièrement attirée sur le fait qu'il faut respecter scrupuleusement les consignes de sécurité. Il ne peut y avoir aucun recours pour des dégâts ou des blessures qui résulteraient d'un montage défectueux. Pareillement la garantie ne pourrait être invoquée en cas d'utilisation fautive, de montage défectueux ou de modifications.
- Le fonctionnement tel qu'il est décrit ne concerne que des motos d'origine, en parfait état et n'ayant subi aucune modification.
- KTM se réserve le droit exclusif de modifier le produit et la documentation.
- Le kit anti-dribbling a comme composant un embrayage multidisque qui fait partie intégrante du véhicule et pour lequel il est possible que les lois en vigueur localement exigent une homologation.
- Le kit anti-dribbling a été testé par le fabriquant du véhicule.
- Après montage du kit anti-dribbling il est possible qu'une nouvelle homologation du véhicule soit nécessaire.

JUEGO ANTI-REBOTE PARA MOTOCICLETAS DE LA SERIE 773

INSTRUCCIONES DEL MONTAJE

! AVISO

LEER CUIDADOSAMENTE LAS INSTRUCCIONES DE MONTAJE ANTES DE COMENZAR EL TRABAJO EN EL MOTOR / EL VEHÍCULO

Ventajas:
- Fuerza de accionamiento del embrague reducida
- Dosificación mejorada del embrague al acelerar
- Ningún rebote de la rueda trasera al reducir las marchas
- Mejoramiento de la duración de vida del motor y el cambio de marchas mediante la evitación de los golpes introducidos por la rueda trasera

Mediante el sistema anti-rebote, de una parte se reduce la fuerza de accionamiento y se mejora la dosificación del embrague, de otra parte se aumenta la estabilidad de desplazamiento mediante la reducción del resbalamiento de la rueda trasera ocasionado a través del efecto de frenado del motor durante la reducción de marchas.

El sistema anti-rebote utiliza un cubo de embrague de dos partes cuyas dos piezas están interconectadas con una dentadura helicoidal.
Con una carga alta del motor (esto es, un momento de torsión grande) son presionadas ambas piezas del cubo del embrague una contra otra mediante la torsión correspondiente de la dentadura helicoidal y de este modo son prensados uno sobre otro los revestimientos del embrague adicionalmente a los muelles del embrague. Mediante esta fuerza de prensado adicional, los muelles del embrague pueden ser precargados ligeramente y con ello, a la reducción de marchas, sobreviene un resbalamiento en el embrague durante un corto período y se evite el rebote de la rueda trasera. Además los muelles de embrague más blandos requieren poca fuerza de accionamiento, lo cual conduce a una dosificación del embrague mejorada.

! AVISO

Montaje, ajuste y mantenimiento del anti-rebote en las motocicletas KTM de la serie 773

EL MONTAJE DEBERÍA SER EFECTUADO POR UN TALLER AUTORIZADO ESPECIALIZADO

ADVERTENCIA:
- La característica puede ser influenciada a través de la fuerza de precarga del muelle, pero depende mucho del uso previsto (Enduro, Motocross, Supermoto) y del estilo individual de conducción del motociclista.
- El aumento de la fuerza de precarga del muelle tiene como efecto que el embrague durante el frenado se abre más tarde (mayor efecto de frenado del motor). Adicionalmente cambia el engranaje del embrague durante el arranque, pero aquí las diferencias son considerablemente menores que durante el frenado. El embrague actúa de forma algo agresiva.
- En general, partir de una precarga 0 y después elevar la precarga en pasos de 0,5-1 mm (máx. 1,5 mm) hasta que haya encontrado el ajuste óptimo personal para Usted.

Volumen de suministro:

1 juego de embrague anti-rebote	77332000100
1 juego de muelles del embrague APTC completo	77332033044
1 tuerca especial M18x1,5/arandela de gorra	77332032044
1 cubo interior	77332032010
1 cubo exterior	77332032020
1 tapa de presión	77332032090
1 sistema AJ completo	77332032070
1 disco revestido torneado	77332032060
1 disco de acero nitrurado	77332032080
8 discos intermedios de embrague de 1,4 mm	77332010000
81 disci revestido de 2,7mm	77332011000
3 arandelas para el muelle del embrague grandes 13x18x1,5	
3 arandelas para el muelle del embrague grandes 13x18x1	
3 arandelas para el muelle del embrague pequeñas 5,5x12x1	

Herramienta

Para un montaje correcto del juego de embrague anti-rebote son necesarias las siguientes herramientas (no incluídas en el juego):
- llave allen de 4 mm
- llave allen de 5 mm
- llave allen de 6 mm
- nuez de fijación de 8 mm
- llave de 13 mm
- nuez de fijación de 27 mm
- llave de par de apriete
- destornillador delgado
- martillo y escoplo
- alicate para el anillo seeger
- herramienta especial KTM 773.29.003.000

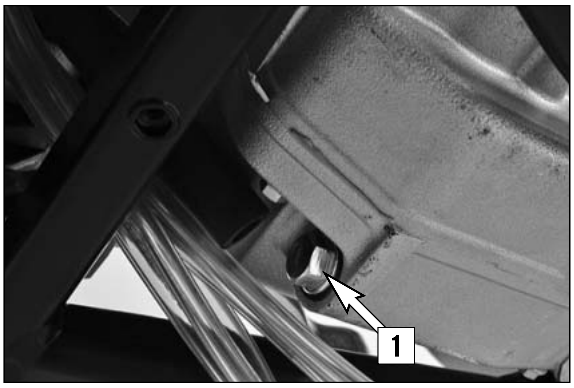
además aceite de motor; para la especificación y la cantidad, véanse las instrucciones de reparación KTM.

Preparación para el montaje del juego de embrague anti-rebote

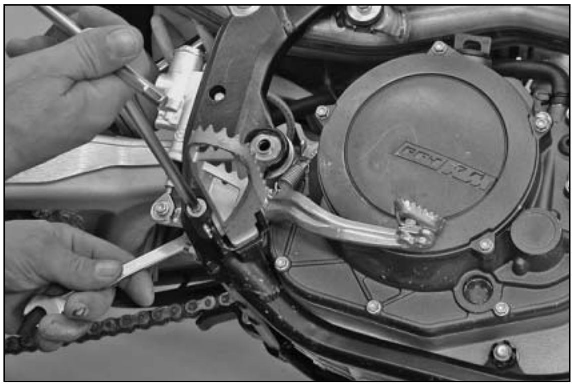
! AVISO

LAS SIGUIENTES PREPARACIONES SE REFIEREN A TODOS LOS MODELOS KTM DE LA SERIE 773 SEGÚN LA TABLA DE AJUSTE. ESTOS TRABAJOS DEBERÍAN SER EFECTUADOS POR UN TALLER AUTORIZADO ESPECIALIZADO.

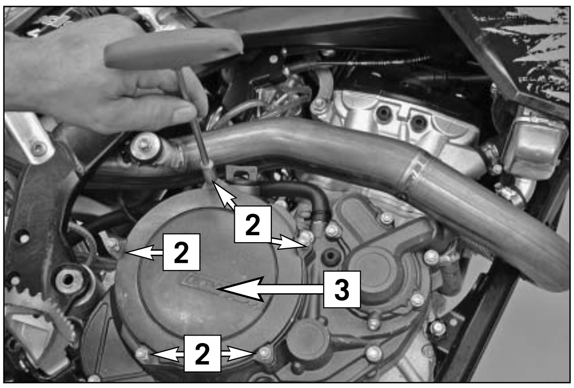
– Asegurar un puesto de trabajo limpio.
– Tender debajo del vehículo una estera resistente al agua/aceite para contener las partes del vehículo y los líquidos.



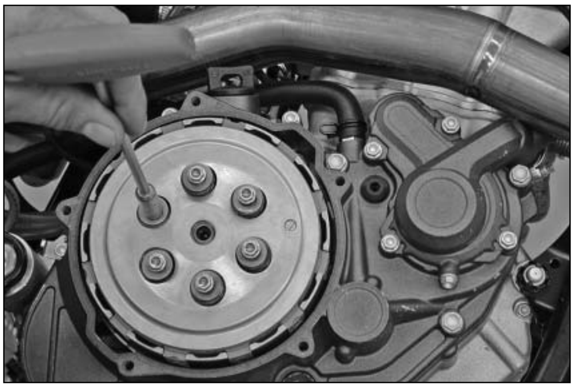
Abrir el tornillo de vaciado del aceite **(1)** con una llave de 13 mm y recoger el aceite del motor saliente en un recipiente adecuado; eliminarlo adecuadamente.



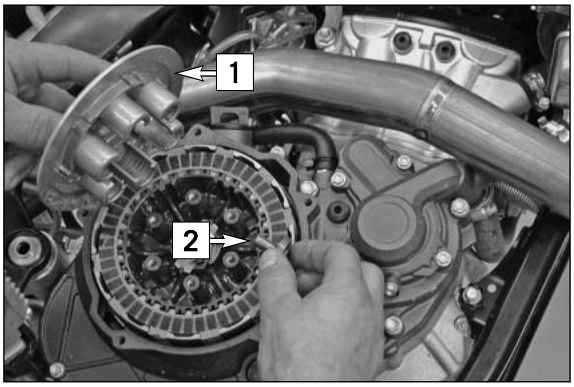
Desmontar el pedal de freno. Poner el motor en PMS de encendido según las instrucciones de reparación y colocar el tornillo de bloqueo del motor 773.29.010.000.



Soltar los tornillos **(2)** y quitar la tapa del embrague **(3)**.



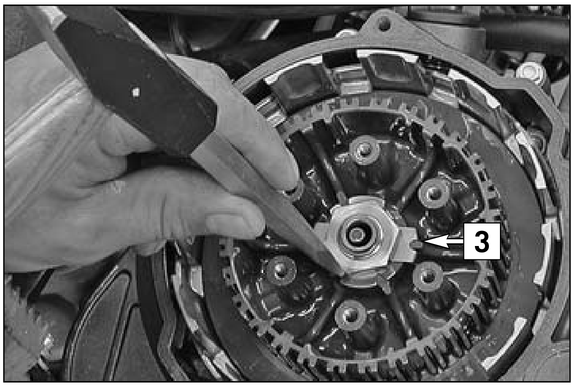
Soltar en cruz todos los 6 tornillos de la tapa de presión y retirarlos junto con las arandelas y los muelles.



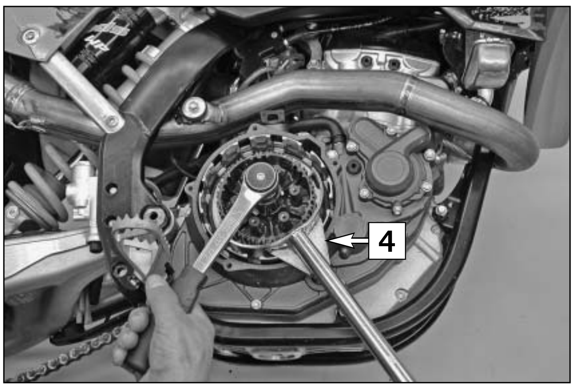
Soltar cuidadosamente la tapa de presión **(1)** y el hongo de presión **(2)** y quitarlos. De ninguna manera se debe sacar la varilla de presión.



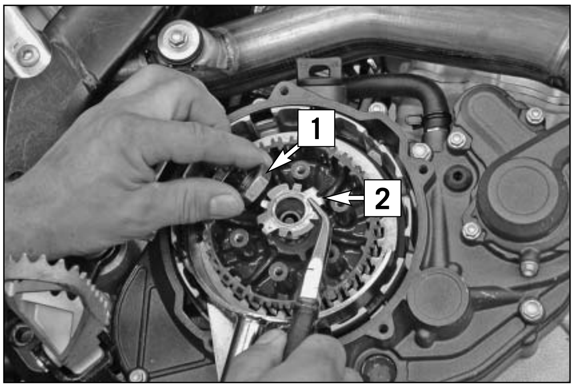
Quitar todos los discos revestidos y los discos intermedios de embrague de la campana del embrague.



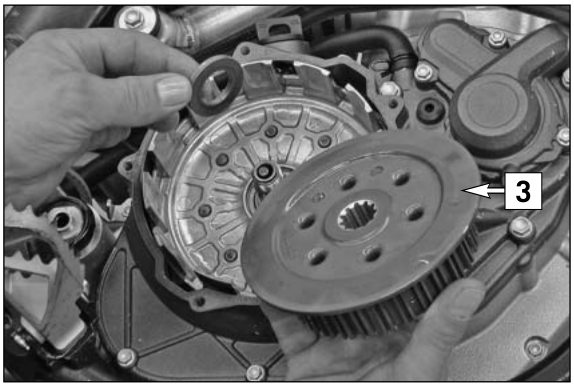
Doblar hacia arriba la chapa de protección de la tuerca del eje intermedio **(3)** con un escoplo.



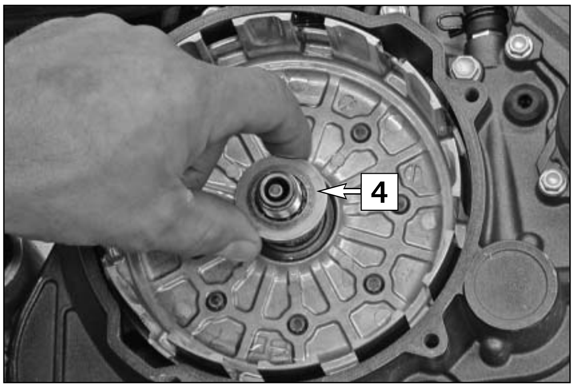
Poner la herramienta especial **(4)** 773.29.003.000 tal y como está indicado y soltar la tuerca.



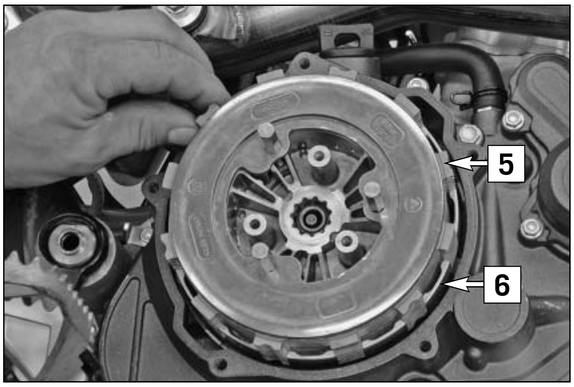
Quitar la tuerca **(1)** y la chapa de protección **(2)**.



Sacar el cubo de embrague **(3)** del eje.



ADVERTENCIA: la arandela **(4)** debe permanecer en el eje.

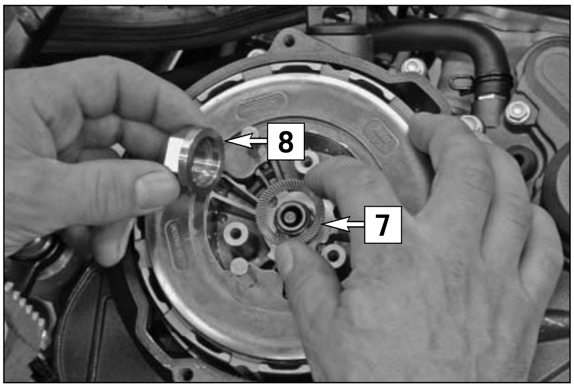


Montaje del juego de embrague anti-rebote

! AVISO

– Los siguientes trabajos se refieren a todos los modelos KTM de la serie 773. Estos trabajos deberían ser efectuados por un taller autorizado especializado y deben ser seguidos rigurosamente.
– Los cubos y los discos de embrague están premontados con 3 tornillos de seguridad M4, éstos no deben ser retirados antes del montaje en el motor, si se retiran, el juego de embrague anti-rebote debe ser ensamblado tal y como está descrito en el capítulo de mantenimiento.

– Quitar la tapa de presión del juego de embrague anti-rebote.
– - Montar el juego de embrague anti-rebote en el motor, para lo cual la dentadura del eje primario debe engranar en el interior del cubo de embrague anti-rebote y los discos de embrague **(5)** en la campana de embrague **(6)**.

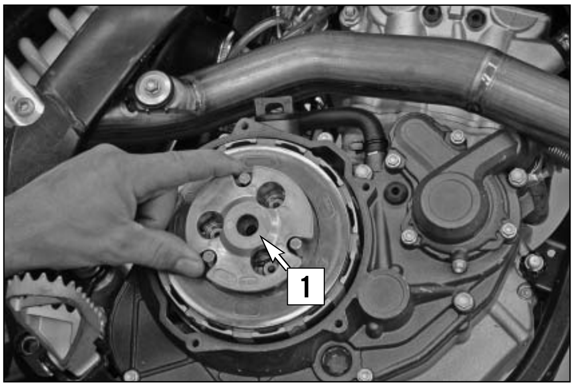


ADVERTENCIA:para facilitar el engranaje, se debe colocar la primera marcha y girar ligeramente la rueda trasera hacia adelante y hacia atrás; en caso de que sea necesario se pueden aflojar medio giro los tornillos de seguridad M4 de la unidad anti-rebote, para que así las partes sean ligeramente movibles unas con otras.

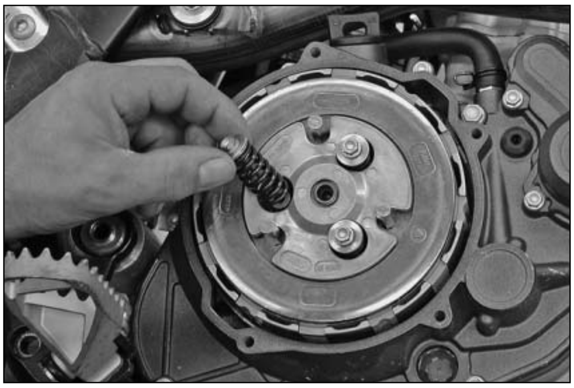
– - Limpiar y desengrasar el eje primario y la tuerca, recubrir con Loctite 243 y montar la arandela de gorra **(7)** suministrada, así como la tuerca **(8)**.



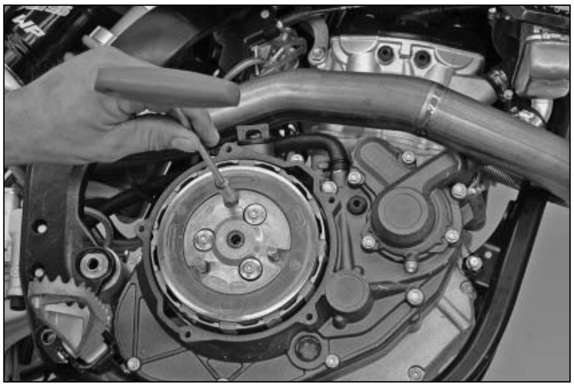
Apretar la tuerca con Loctite 243 y 80 Nm.



Montar la tapa de presión **(1)** y el hongo de presión.



Montar los 3 muelles del embrague, empujar sobre los tornillos los arandelas de apoyo y según el uso las arandelas de muelle del embrague necesarias (véase la ilustración).
Atornillar los tornillos y apretar en cruz con 6,5 Nm.



Retirar los 3 tornillos de seguridad (guardar bien los tornillos para trabajos posteriores).

! AVISO

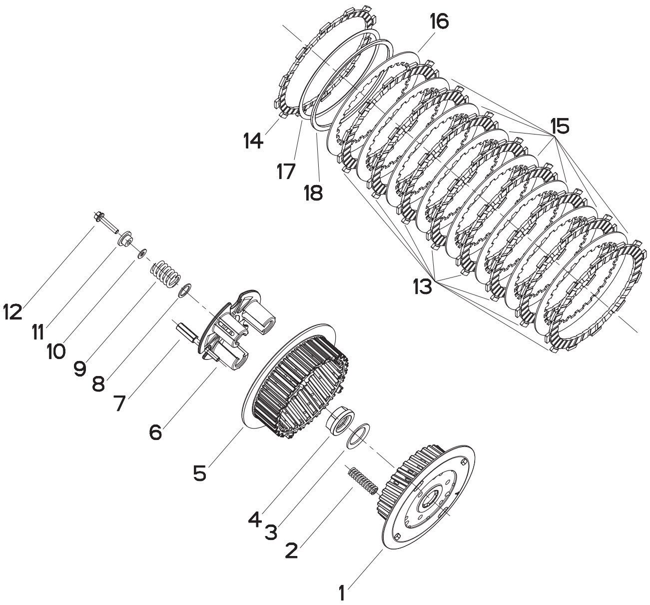
– Los tornillos de seguridad deben ser retirados, de lo contrario el embrague no puede separarse.



Posicionar la tapa del embrague, colocar los tornillos de la tapa del embrague y apretar en cruz con 10 Nm.
Desmontar el tornillo de bloqueo del motor.
Montar el pedal de freno (25 Nm) y el tornillo de articulación esférica (Loctite 243 y 10 Nm).
Retirar la atornilladura en la tapa del embrague y llenar con 1,3 litros de aceite de motor completamente sintético (Motorex Power Synt 4T 10W/50). Encender el motor, examinar la estanqueidad de todas las atornilladuras y de la tapa del embrague. Finalmente controlar el nivel del aceite y si fuera necesario, corregirlo.

! AVISO

– Muy poco aceite o de baja calidad conducen a un desgaste prematuro del motor.



Piezas de recambio

1 cubo interior **(1)**	77332032010
1 juego de muelles del embrague completo **(2, 9, 11)**	77332033044
1 tuerca especial con arandela de gorra **(3, 4)**	77332032044
1 cubo exterior **(5)**	77332032020
1 tapa de presión **(6)**	77332032090
3 tornillos de seguridad **(7)**	59032007100
3 arandelas para el muelle del embrague grandes 13x18x1,5 **(8)**	
3 arandelas para el muelle del embrague grandes 13x18x1 **(8)**	
3 arandelas para el muelle del embrague pequeñas 5,5x12x1 **(10)**	
3 tornillos para los muelles del embrague **(12)**	0015050253
8 discos revestidos **(13)**	77332011000
1 disco revestido torneado **(14)**	77332032060
8 discos intermedios de embrague **(15)**	77332010000
1 disco de acero nitrurado **(16)**	77332032080
1 sistema anti-judder completo **(17, 18)**	77332032070

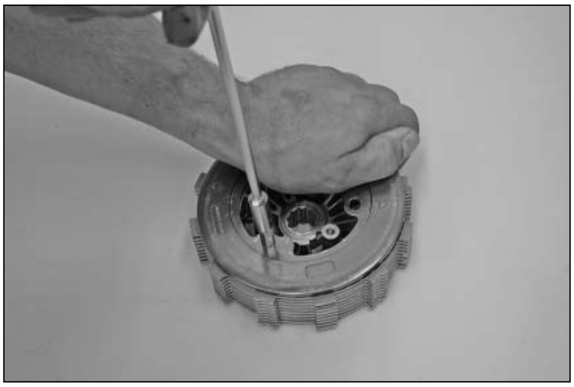
MANTENIMIENTO del juego de embrague anti-rebote

ADVERTENCIA:

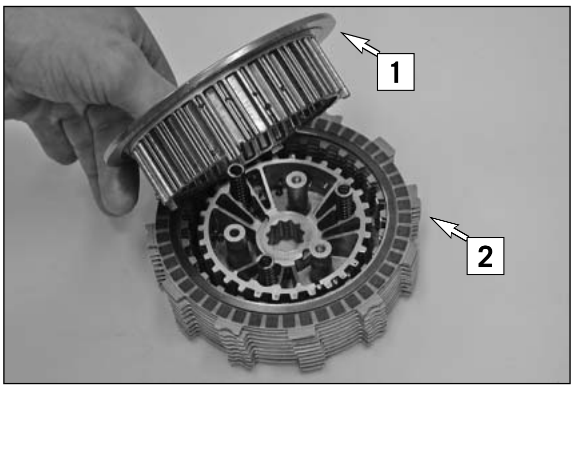
Los intervalos de mantenimiento dependen de la finalidad de funcionamiento; véanse las instrucciones de reparación KTM.

El mantenimiento debería ser efectuado por un taller autorizado especializado.

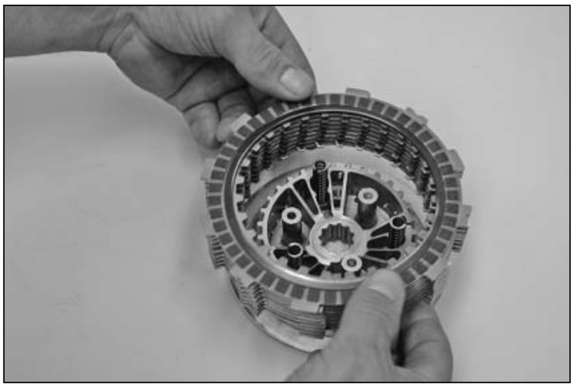
Bloquear el juego de embrague anti-rebote con los tornillos de seguridad y desmontarlo, bloquear el motor según las instrucciones de reparación.



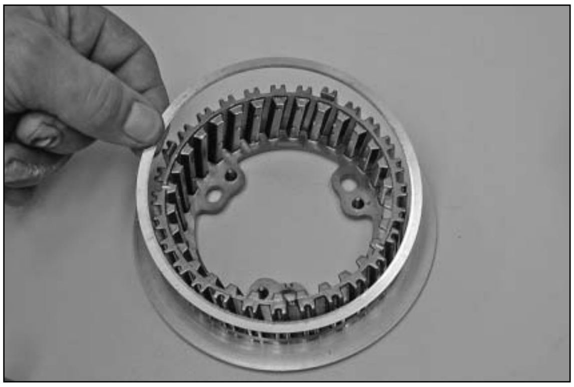
Colocar el juego de embrague anti-rebote sobre un fondo plano y soltar los 2 tornillos de seguridad. Al soltar el tercer tornillo de retención contrapresionar con la mano tal y como se encuentra indicado en la fotografía.



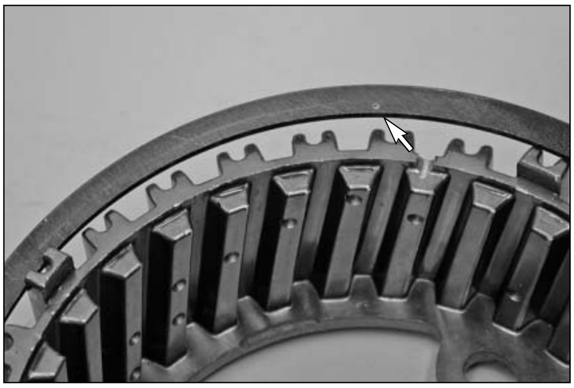
Sacar el cubo exterior **(1)** del cubo interior **(2)**.



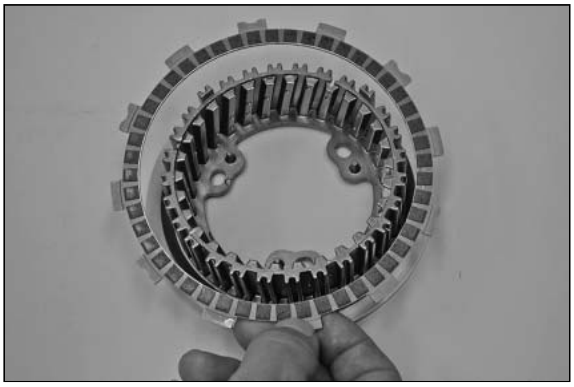
Retirar el paquete de embrague.



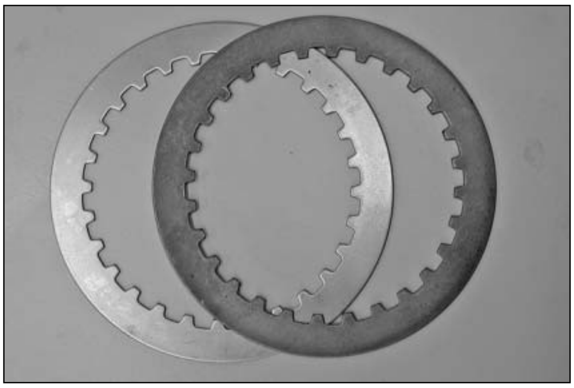
Examinar el desgaste del disco de parada y del muelle Judder.



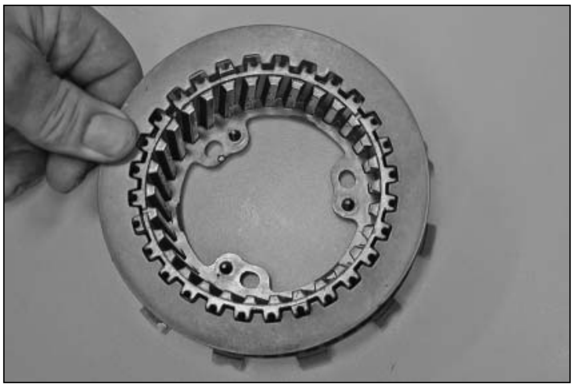
Durante el montaje del muelle Judder atender al granulado tal y como se encuentra indicado en la fotografía.



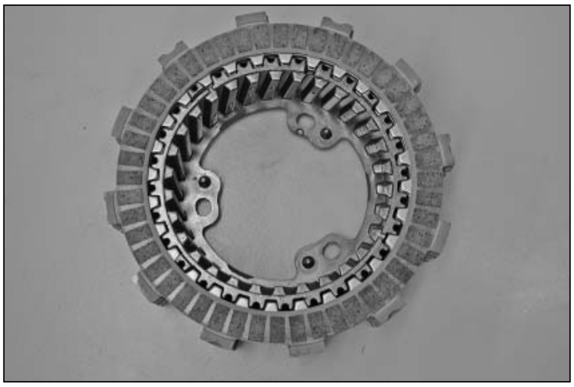
Colocar el disco revestido torneado.



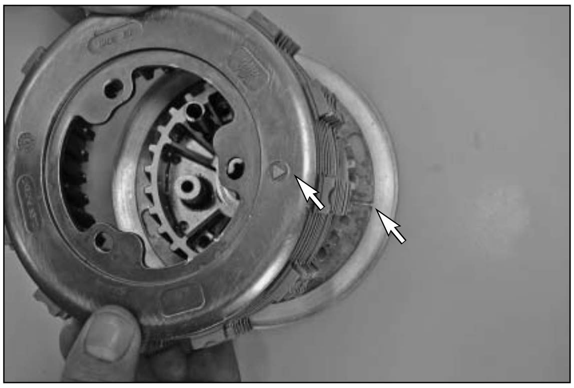
El disco de acero nitrurado tiene una coloración más oscura que los otros discos.



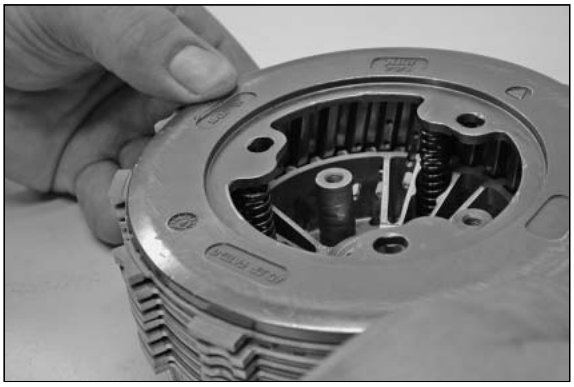
Meter el disco de acero nitrurado con la rebaba de estampado hacia abajo.



Meter los discos revestidos y los discos intermedios de embrague (rebaba hacia abajo) y alinearlos.



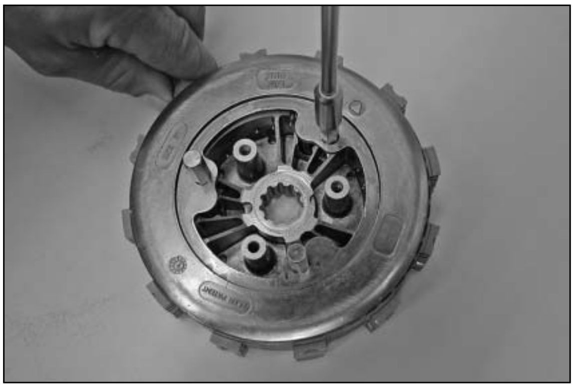
Meter el embrague sobre el cubo interior. Atender a que ambas marcaciones se cubran.



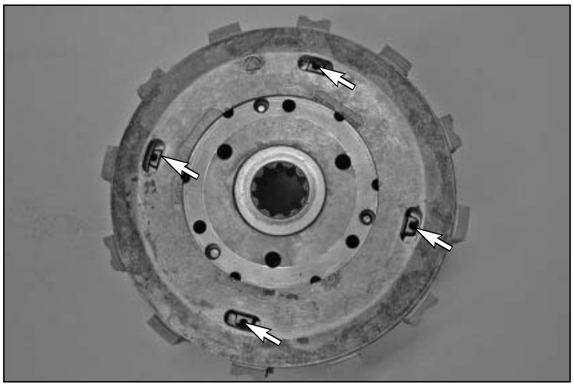
Los pernos del cubo exterior deben engatillar en los 3 muelles del cubo interior.



Presionar conjuntamente el embrague con un ayudante y atornillar los tornillos de seguridad.



Atornillar los tornillos de seguridad tanto, que los revestimientos para el ajuste (para el montaje) queden movibles.



Voltear el embrague. Los 4 pernos del cubo interior deben estar centrados tal y como se encuentra indicado en la fotografía.



Con los discos suministrados se puede ajustar la precarga del embrague anti-rebote. El disco grande (espesor 1 y 1,5mm) aumenta la precarga.



El disco pequeño (espesor 1 mm) reduce la precarga.

Advertencias generales:

- Realizar los trabajos solamente en un lugar de trabajo limpio.
- Si el motor se enciende en habitaciones cerradas se debe atender siempre una adecuada aireación y absorción de los gases de escape.
- Levantar la motocicleta solamente sobre un piso plano sólido con un dispositivo adecuado, asegurarla en estado levantado.
- La ropa de trabajo y el taller, así como el equipo del taller, deben corresponder a los ordenamientos legales.
- Mantener alejados del área de trabajo a personas no autorizadas y a niños. Antes de comenzar el trabajo apagar el motor y dejarlo enfriar para impedir quemaduras con las partes calientes.
- Cuidado con las superficies calientes y las llamas abiertas, la mayoría de líquidos como el combustible son fácilmente inflamables y/o desarrollan vapores venenosos.
- Los líquidos derramados deben ser eliminados como corresponde.
- La utilización no adecuada de partes anti-rebote no está autorizada.
- Antes del montaje examinar si el juego de embrague anti-rebote está completo y libre de daños.
- Examinar el estado del vehículo antes del montaje del juego de embrague anti-rebote.
- Se debe prestar una especial atención a que todas las prescripciones de seguridad sean atendidas, no se responde por daños y lesiones resultantes de montajes incorrectos. No se asume ninguna garantía por una utilización inadecuada, un montaje incorrecto y por modificaciones.
- La función prescrita es válida solamente para vehículos en estado original, que no presenten deficiencias o transformaciones.
- KTM se reserva el derecho de efectuar modificaciones en el producto como también en la documentación según su propio criterio.
- El juego de embrague anti-rebote contiene un embrague de varios discos como componente del vehículo, para el posible caso en que sea necesaria una homologación según las respectivas leyes locales.
- El juego de embrague anti-rebote fue comprobado por el fabricante del vehículo.
- Después del montaje del juego de embrague anti-rebote posiblemente sea necesaria una nueva homologación del vehículo.